

711
sug
p a

**POLA HARGA LAHAN DI SEPANJANG
RENCANA PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR UTARA
KOTA TEGAL**

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan Program
Studi Magister Teknik Pembangunan Kota

Oleh :

SUGIYANTO
L4D002033



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

LEMBAR PENGESAHAN

POLA HARGA LAHAN DI SEPANJANG RENCANA PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR UTARA KOTA TEGAL

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan Program
Studi Magister Teknik Pembangunan Kota

Oleh :

SUGIYANTO
L4D002033

Semarang Maret 2004

Pembimbing Pendamping



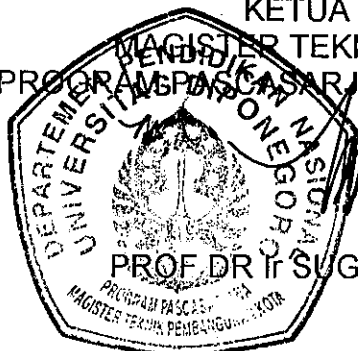
DR Ir BAMBANG RIYANTO, DEA

Pembimbing Utama



Ir NANY YULIASTUTI, MSP

MENGETAHUI
KETUA PROGRAM STUDI
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA UNIVERSITAS DIPONEGORO



PROF. DR Ir SUGIONO SOETOMO, CES, DEA

ABSTRAK

Pertumbuhan dan perkembangan kota berkonsekuensi terhadap kenaikan kebutuhan lahan. Hal tersebut cenderung mengakibatkan kenaikan nilai harga lahan. Terjadi adanya perubahan (konversi) penggunaan lahan, peningkatan penyediaan prasarana transportasi dan pola jaringan jalan yang ada diduga kurang menguntungkan bagi perkembangan kota sehingga kurang mendukung perkembangan dan pertumbuhan wilayah di pinggiran (*sub urban*). Tujuan penelitian adalah mengidentifikasi nilai lahan, persepsi penggunaan, analisis nilai lahan, menganalisis keberadaan jalan lingkar terhadap nilai lahan dengan metode tabulasi silang dan deskriptif kualitatif.

Teori perubahan nilai lahan yang dipergunakan sebagai pendekatan, antara lain adalah Reksohadiprojo dan Karseno bahwa harga nilai lahan menjadi patokan dalam pemanfaatan lahan. Harga lahan merupakan salah satu refleksi dari nilai lahan dan sering digunakan sebagai indeks nilai lahan (Suryanto, 1982). Harga lahan pasar ditentukan oleh jenis kegiatan yang berpotensi menghasilkan produksi tinggi. Demikian juga variabel-variabel yang mempengaruhi harga nilai lahan yang ditetapkan dalam Undang-undang No. 12 Tahun 1995.

Sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah, kebijakan penataan ruang ditetapkan 7 (tujuh) bagian wilayah yaitu Bagian Wilayah A dengan aktivitas kemaritiman, rekreasi dan perikanan darat; Bagian Wilayah B dengan aktivitas kawasan permukiman padat; Bagian Wilayah C dengan aktivitas sebagai kawasan pusat kegiatan baru; Bagian Wilayah D sebagai kawasan pusat kegiatan lama; Bagian Wilayah E sebagai kawasan permukiman pinggiran; Bagian Wilayah F berfungsi sebagai kawasan permukiman padat; dan Bagian Wilayah G berfungsi sebagai kawasan permukiman sedang. Untuk efektivitas ekonomi sehingga penyumbang kontribusi PDRB terbesar adalah sektor perdagangan, kemudian sektor industri dan terkecil adalah sektor listrik dan air bersih. Sedangkan aktivitas penggunaan lahan di wilayah studi terbesar adalah untuk permukiman dan untuk persawahan/pertambakan.

Analisis persepsi pengguna lahan yang mempengaruhi perubahan nilai lahan di sepanjang rencana pembangunan jalan lingkar menggunakan pendekatan sepuluh variabel dengan analisis tabulasi silang deskriptif kualitatif yaitu ditinjau dari keterkaitan tahun kepemilikan dan harga lahan sewaktu membeli, keterkaitan lokasi dengan harga lahan, keterkaitan lokasi dengan fungsi lahan, keterkaitan lokasi dengan tingkat produktivitas lahan, keterkaitan lokasi dengan nilai produksi hasil pemanfaatan lahan, keterkaitan lokasi dengan jarak dari pusat kota, keterkaitan lokasi dengan jarak rencana jalan lingkar, keterkaitan lokasi dengan nilai lahan yang ditawarkan, dan keterkaitan lokasi dengan alasan kepemilikan. Berdasarkan hasil perhitungan *chi-square* dari sepuluh variabel, dua tidak ada hubungan yang signifikan terhadap pengaruh perubahan nilai lahan yaitu keterkaitan lokasi dengan alasan kepemilikan dan keterkaitan alasan kepemilikan dengan tahun kepemilikan. Analisis nilai lahan dengan menggunakan pendekatan NJOP tentang harga pasaran menunjukkan adanya perubahan nilai lahan yang sangat tinggi.

Maka untuk kebijakan penetapan wajib pajak bumi dan bangunan akibat perubahan nilai lahan pada lapis kedua lahan di sepanjang rencana pembangunan jalan lingkar harus penuh dengan kearifan dan harus disosialisasikan dahulu sehingga tak menimbulkan gejolak bagi pengguna lahan.

ABSTRACT

Urban growth and urban development have consequence to increase the demand of land. According to the statement, urban growth and urban development cause the increase of land prices, the existence of land-use conversions, the increase of transportation infrastructures supplies and road patterns which are not support the urban development; so as that the conditions cannot support sub-urban growth and development. The main purposes of the research are to identify land value, to understand land-use perception, to analyze land value, and to analyze the impacts of the ring road to the land value. The research have used the methods of cross-tabulation and qualitative-descriptive analysis.

Changing of land value theories have used as the approach, for example are Reksohadiprojo's and of Karseno's which are mentioned that land price is the land-using criterion. Land price is the representation of land values and often to be used as index for land values (Suryanto, 1982). Land market price determined by activity type which is have potency to yield high-productivity. And so do the variables which are influencing land price have specified in Undang-undang No. 12/1995.

According to Tegal Masterplan, planning policies determined in seven sub-regions which are Sub-Region A with activities of marines, recreation and land fish-farming; Sub-Region B with activities of high density-settlement area; Sub-Region C with activities of recent activity-center area; Sub-Region D with activities of prior activity-center area; Sub-Region E with activities of hinterland settlement area; Sub-Region F with activities of high density-settlement area; and, Sub-Region G with activities of medium density-settlement area. The sectors with largest contribution to the Gross Regional Production (PDRB) are trading sector and industry; while the smallest one is sector of electricity and drinking water. Largest land-use in the study area are settlement and rice-farming/fish-farming.

Analysis of land-users perception which impact the changing of land value along the planned ring road development have used the approaches of ten variables with the methods of cross-tabulation analysis and qualitative-descriptive analysis to determine the correlation between year of ownership and land price when bought; correlation between land location and land price; correlation between land location and land function; correlation between land location and land productivity; correlation between land location and land yield; correlation between land location and distance to CBD; correlation between land location and distance to planned ring road; correlation between land location and bargained-land value; and, correlation between land location and ownership reason. According to the chi-square result of ten variables, two of them have no significant correlation to the changing of land value which are correlation between land location and ownership reason, and correlation between land location and year of ownership. According to the analysis which is using the approach between NJOP and land-market price, the result determines highly changing of land value.

In order to specify the policy for land and building tax-payers caused by the changing of land value in the second layer of ring road development plan has to wisely considered and also has to be socialized first, so as the policy will not generate distortion among land-users.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
ABSTRAKSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
 BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	7
1.3 Tujuan dan Sasaran Studi	9
1.3.1 Tujuan Penelitian Studi	9
1.3.2 Sasaran Penelitian Studi	9
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	10
1.4.1 Ruang Lingkup Spasial	10
1.4.2 Ruang Lingkup Substansi	12
1.5 Kerangka Pemikiran	12
1.6 Metodologi Studi	16
1.6.1 Pendekatan Penelitian Studi	16
1.6.2 Metode Pengumpulan Data	21
1.6.3 Teknik Sampling	23
1.6.4 Kerangka Analisis	25
1.7 Sistematika Penulisan	29
 BAB.II TINJAUAN TEORITIS KETERKAITAN POLA	
 JARINGAN JALAN DENGAN HARGA LAHAN	30
2.1 Pola Jaringan Jalan	30
2.1.1 Pengertian Jaringan Jalan	30
2.1.2 Pola-Pola Jaringan Jalan	32
2.2 Perubahan Penggunaan Lahan	36
2.2.1 Pengertian Lahan	36
2.2.2 Karakteristik Penggunaan Lahan Kota	37
2.2.3 Penggolongan Jenis Penggunaan Lahan	37
2.2.4 Nilai Lahan	38
2.2.5 Proses Perubahan Penggunaan Lahan	42
2.3 Keterkaitan Pola Jaringan Jalan Dengan Perkembangan Fisik Kota	50
2.3.1 Sistem Transportasi-Guna Lahan	50
2.3.2 Interaksi Transportasi-Tata Guna Lahan	54
2.4 Pesepsi Pengguna Lahan Sebagai Pendekatan Untuk Mengetahui	
Nilai Lahan Akibat Pembangunan Jalan Lingkar	60

2.5 Variabel Penentu Harga Lahan.....	62
2.6 Rangkuman Tinjauan Teoritis Keterkaitan Jaringan Jalan Dengan Harga Lahan	64
BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH KOTA TEGAL	70
3.1 Kebijakan Pengembangan Ruang Wilayah dan Kota	70
3.1.1 Kebijakan Pengembangan Kawasan Wilayah Brebes Tegal Slawi (BREGAS)	70
3.1.2 Kebijaksanaan Penataan Ruang Kota Tegal.....	73
3.2 Aktivitas Dan Pemanfaatan Ruang.....	80
3.2.1 Aktivitas Ekonomi.....	80
3.2.2 Pemanfaatan Lahan	89
3.3 Kondisi Sistem Transportasi	94
3.3.1 Kondisi Jalan.....	94
3.3.2 Kondisi Terminal Kota Tegal.....	95
3.3.3 Kondisi Stasiun Kereta Api	95
3.3.4 Kondisi pelabuhan.....	96
3.3.5 Kondisi sarana Angkutan Umum	96
3.3.6 Mobilisasi Orang dan Barang.....	97
3.4 Tinjauan khusus Pengaruh Rencana Jalan Lingkar Arteri Utara Kota Tegal.....	97
BAB IV ANALISIS DAN POLA LAHAN DI SEPANJANG KORIDOR RENCANA PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR UTARA KOTA TEGAL.....	101
4.1 Analisis penggunaan Lahan.....	101
4.1.1 Penggunaan Lahan di Kota Tegal	101
4.1.2 Penggunaan Lahan di Pantai Utara Kota Tegal.....	103
4.1.3 Penggunaan Lahan di sepanjang Rencana pembangunan Jalan lingkar utara Kota Tegal.....	108
4.2 Analisis Rencana Pembangunan Jalan Lingkar Arteri Utara	109
4.2.1 Keterkaitan dengan Sistem Transportasi.....	109
4.2.2 Keterkaitan dengan Kawasan Pusat Kota Tegal.....	110
4.2.3 Keterkaitan dengan Kawasan Pantai Utara Kota Tegal	111
4.3. Analisis Kepemilikan Lahan Pada Bidang Tanah Yang Terkena Proyek Jalan Lingkar Utara.....	113
4.4. Analisis Pola Harga Lahan di Sepanjang Koridor Jl Lingkar Utara ...	119
4.4.1 Analisa Nilai Jual Obyek Pajak (NJOP).....	119
4.4.2 Analisa Pola Harga Lahan Harga Pasaran.....	121
4.5. Analisis Keterkaitan Rencana Pembangunan Jalan Lingkar Arteri Utara Terhadap Nilai Lahan berdasarkan Persepsi Pengguna Lahan.....	122
4.5.1 Analisa Keterkaitan Kepemilikan Lahan Dengan Harga Lahan.....	124
4.5.2 Analisa Keterkaitan Lokasi dengan Harga Lahan.....	125
4.5.3 Analisa Keterkaitan Lahan Dengan Fungsi Lahan.....	126

4.5.4	Analisa Keterkaitan Lokasi Dengan Tingkat Produktivitas Lahan.....	127
4.5.5	Analisa Keterkaitan Lokasi Dengan Nilai Produksi Hasil Pemanfaatan Lahan	129
4.5.6	Analisa Keterkaitan Tingkat Produktivitas Lahan Dengan Nilai Produksi Hasil Pemanfaatan Lahan.....	130
4.5.7	Analisa Keterkaitan Lokasi Dengan Jarak Dari Pusat Kota..	131
4.5.8	Analisa Keterkaitan Lokasi Dengan Jarak Dari Rencana Jalan Lingkar	132
4.5.9	Analisa Keterkaitan Dengan Nilai Lahan Yang Ditawarkan	133
4.5.10	Analisa keterkaitan lokasi dengan alasan kepemilikan	135
4.5.11	Rangkuman Analisa Pola Harga Lahan di Sepanjang Koridor rencana Jalan Lingkar Utara	136
4.6	Pola Harga Lahan di Sepanjang Rencana Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal.....	138
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI		147
5.1	Kesimpulan.....	147
5.2	Rekomendasi	148
DAFTAR PUSTAKA		150
LAMPIRAN KUESIONER.....		178

DAFTAR TABEL

Tabel 1.3	Tabel kebutuhan data	22
Tabel III.1	PDRB atas dasar harga berlaku dan konstan 1993 serta perrkembangannya di Kota Tegal tahun 1997-2001	81
Tabel III.2	Tabel PDRB atas dasar harga berlaku Kota Tegal th 1997-2001 ..	82
Tabel III.3	PDRB atas dasar harga konstan Kota Tegal th 1997-2001	82
Tabel III.4	PDRB perkapita atas dasar harga berlaku dan konstan Kota Tegal th 1998-2001	85
Tabel III.5	Rata-rata laju pertumbuhan ekonomi berdasarkan pertumbuhan sektor usah Kota Tegal th 1996-2001 atas dasar harga konstan dan atas dasar berlaku	86
Tabel III 6	Banyaknya angkatan kerja yang belum mendapatkan lapangan pekerjaan di Kota Tegal menurut Kecamatan dan tingkat pendidikan keadaan akhir tahun 2001	87
Tabel III.7	Luas wilayah, jumlah penduduk dan kepadatan penduduk Kota Tegal dirinci menurut Kelurahan keadaan akhir tahun 2001	88
Tabel III.8	Penggunaan lahan Kota Tegal	92
Tabel III.9	Penggunaan lahan menurut kecamatan di Kota Tegal pada akhir 2001	93
Tabel III.10	Panjang jalan menurut jenis perkerasan di Kota Tegal	94
Tabel III.11	Panjang jalan Kota Tegal dirinci menurut kelas jalan.....	95
Tabel IV.1	Penggunaan lahan Kota Tegal.....	152
Tabel IV.2	Penggunaan lahan Kota Tegal menurut Kecamatan di Kota Tegal keadaan akhir tahun 2001.....	152
Tabel IV.3	Jenis penggunaan lahan dirinci perkelurahan tahun 2001.....	153
Tabel IV.4	Jenis jalan yang membentuk pola kawasan studi	153
Tabel IV.5	Bidang tanah yang terkena rencana pembangunan jl lingk ar utara wilayah kelurahan Kraton dan Kelurahan Muarareja	154
Tabel IV.6	Rincian bidang yang terkena rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara	158
Tabel IV.7	NJOP wilayah studi.....	159
Tabel IV.8	Tabel analisa perbandingan nilai lahan	162
Tabel IV.9	Nilai Chi Square	163
Tabel IV.10	Keterkaitan lokasi dengan nilai lahan	163
Tabel IV.11	Nilai Chi square.....	163
Tabel IV.12	Nilai koefisien Contingensi	164
Tabel IV.13	Keterkaitan lokasi dan fungsi lahan	164
Tabel IV.14	Nilai Chi Square	165
Tabel IV.15	Koefisien Kontingensi.....	165
Tabel IV.16	Keterkaitan lokasi dengan tingkat produktifitas lahan.....	166
Tabel IV.17	Nilai Chi Square	166
Tabel IV.18	Koefisien kontingensi.....	167
Tabel IV.19	Keterkaitan lahan dengan nilai produktifitas lahan.....	167

Tabel IV.20	Nilai Chi square.....	168
Tabel IV.21	Koefisien kontingensi.....	168
Tabel IV.22	Keterkaitan tingkat profuktifitas lahan dengan nilai produksi	169
Tabel IV.23	Koefisien kontingensi.....	170
Tabel IV.24	Keterkaitan lokasi dengan jarak dengan pusat kota	170
Tabel IV.25	Nilai Chi square.....	171
Tabel IV.26	Nilai kontingensi	171
Tabel IV.27	Keterkaitan lokasi dengan jarak terhadap Jalan Lingkar Utara ...	172
Tabel IV.28	Nilai Chi square.....	172
Tabel IV.29	Nilai kontingensi	173
Tabel IV.30	Keterkaitan lokasi dengan nilai tawar penggunaan lahan	173
Tabel IV.31	Nilai Chi square.....	174
Tabel IV.32	Nilai Kontingensi	174
Tabel IV.33	Hubungan lokasi dengan alasan kepemilikan lahan.....	175
Tabel IV.34	Nilai Chi Square.....	175
Tabel IV.35	Hubungan alasan dengan tahun kepemilikan	176
Tabel IV.36	Nilai Chi square.....	176
Tabel IV.37	Keterkaitan harga nilai lahan.....	177

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.0	Peta Lingkup Spasial	11
Gambar 1.1	Kerangka pikir	15
Gambar 1.2	Pendekatan Penelitian dan Kerangka Analisa	20
Gambar 2.1	Hierarki jalan berdasarkan perkerasan	31
Gambar 2.2	Pola Jaringan Grid	33
Gambar 2.3	Pola Jaringan Linear	34
Gambar 2.4	Pola Jaringan Sentripetal	35
Gambar 2.5	Tingkat Kemampuan Berkembangnya Suatu Lahan	46
Gambar 2.6	Siklus Guna Lahan Transportasi	53
Gambar 2.7	Sistem Interaksi guna lahan dan transportasi	55
Gambar 2.8	Proses Terjadinya Persepsi Pada Masyarakat	61
Gambar 1.03	Gambar peta BWK A, BWK B, BWK C, BWK D Kota Tegal	76
Gambar 2.03	Gambar peta BWK E, BWK F, BWK G, Kota Tegal	77
Gambar 3.03	Peta Jl lingkaran Utara Kota Tegal	105
Gambar 4.03	Peta Wilayah Studi	106
Gambar 5.03	Peta Tata Guna Lahan wilayah studi	107
Gambar 6.03	Situasi pembebasan tanah STA 4 + 100 – 4 + 800 dan 4 +800-5+500	115
Gambar 7.03	Situasi 0+000-0+700 Situasi 0+700-1+400	116
Gambar 8.03	Situasi 1+400-2+100 Situasi 2+100-2+500	117
Gambar 9.03	Situasi 2+500-3+500 Situasi 3+500-4+100	118
Gambar 9.04	Pola Harga Lahan Wilayah Studi	140
Gambar 9.05	Pola Harga Lahan Kelurahan Kaligangsa	141
Gambar 9.06	Pola Harga Lahan Kelurahan Margadana	142
Gambar 9.07	Pola Harga Lahan Kelurahan Pesurungan Lor	143
Gambar 9.08	Pola Harga Lahan Kelurahan Muarareja	144
Gambar 9.09	Pola Harga Lahan Kelurahan Tegalsari	145
Gambar 9.10	Pola Harga Lahan Kelurahan Kraton	146

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Daftar Pertanyaan / Quisioner	178
------------	-------------------------------------	-----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan dan perkembangan kota berkonsekuensi terhadap kenaikan kebutuhan ruang atau lahan untuk menampung semua kegiatan perkotaan. Penyediaan lahan yang terbatas dan potensi lahan yang berbeda untuk mencukupi kebutuhan masyarakat menyebabkan terjadinya kompetisi terhadap lahan. Hal tersebut cenderung mengakibatkan kenaikan harga yang menyebabkan spekulasi lahan dan mendorong pada pola penggunaan lahan yang kurang berdayaguna dan dapat menghambat pelaksanaan pembangunan (Hidayat, 1999: 1).

Perubahan (konversi) penggunaan lahan diartikan sebagai perubahan suatu jenis penggunaan lahan ke penggunaan lainnya, dengan kata lain merupakan tindak lanjut penyesuaian penggunaan lahan dalam fungsinya sebagai ruang kota, terhadap peningkatan kebutuhan ruang untuk kegiatan ekonomi dan sosial berikut sarana dan prasarana penunjang, serta penduduk kota sendiri Terdapat tiga faktor eksternal yang mempengaruhi proses konversi lahan, yaitu tingkat urbanisasi, situasi perekonomian makro, kebijakan dan program pembangunan oleh pemerintah (Orleanti, 2000: 52).

Jaringan jalan merupakan salah satu bentuk dari prasarana yang sering menjadi pemicu perkembangan tata guna lahan suatu kawasan. Kegiatan lalu-lintas yang terjadi pada jalan tersebut dengan mudah dapat mengubah tata guna lahan yang

ada, demikian juga sebaliknya penentuan guna lahan dapat melahirkan perangkutan (Warpani, 1990: 56). Lingkungan perkotaan, sistem transportasi dan pola tata guna lahan saling berpengaruh, dengan berubahnya salah satu dari bagian tersebut akan menghasilkan perubahan pada bagian yang lain. Pemahaman mengenai pengaruh tersebut akan memudahkan bagi perencana perkotaan dalam merencanakan bentuk dan lokasi transportasi masa mendatang serta kebutuhan tata guna lahan (Catanese dan James, 1992: 372). Penyediaan prasarana jalan pada dasarnya adalah untuk memberikan fasilitas pergerakan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Dengan demikian prasarana jalan mempunyai peranan sangat penting dalam kelancaran mobilitas dan aksesibilitas pergerakan orang dan barang dalam menunjang pembangunan.

Sebagai suatu sistem jaringan, jalan mempunyai dua peran utama, yaitu (Tamin, 1997: 5):

1. Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di perkotaan;
2. Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan.

Peran pertama sering digunakan dalam perencanaan pengembangan wilayah untuk dapat berkembang sesuai dengan rencana tata ruang yang ada, misalnya terdapat suatu kawasan perumahan yang akan dipasarkan kepada masyarakat, hal ini tidak akan pernah ada peminatnya jika belum tersedia prasarana transportasi khususnya jaringan jalan yang menghubungkan dengan kawasan lainnya. Demikian juga dengan peran kedua yaitu sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan

barang. Misalnya permukiman transmigrasi, meskipun sudah tersedia rumah ataupun tanah garapan, tetapi jika belum tersedia jaringan jalan, maka kawasan tersebut tidak akan dapat berkembang selamanya (Tamin, 1997: 6).

Proses perkembangan kota dengan sistem perangkutan mempunyai keterkaitan yang saling mempengaruhi, misalnya pada kawasan yang tadinya kurang berarti dalam konstelasi kedaerahan akan menjadi lain artinya bila menuju ke kawasan tersebut dibuka jaringan perangkutan. Hal ini berarti juga bahwa jaringan perangkutan baru dapat membuka daerah terisolasi (Kombaitan, 1992). Pendapat yang senada juga dikeluarkan oleh Yunus yang menyatakan bahwa pembangunan jalan-jalan lingkar terutama ditujukan untuk memperbaiki aksesibilitas daerah-daerah terpencil, memperlancar mobilitas penduduk, barang, jasa dan informasi, serta mengurangi beban kota utama akan lalu-lintas kota (Yunus, 2000: 156).

Pemanfaatan lahan di sepanjang jalan arteri berkembang dengan pesat terutama karena alasan kemudahan transportasi. Keadaan ini juga terjadi di kota-kota yang ada di Indonesia, tidak terkecuali Kota Tegal pada saat ini.. Kota Tegal berfungsi sebagai pusat pengembangan bagi wilayah sekitarnya terutama Kabupaten Brebes dan Kabupaten Tegal di Slawi (BREGAS). Peran tersebut menuntut konsekuensi pengadaan sarana-prasarana kota yang memadai, baik sebagai kolektor maupun distributor bahan mentah bagi wilayah sekitarnya. Ditinjau dari aspek yang lain, yakni letak geografis, Kota Tegal dilalui jalur lalu-lintas Pantura yang menjadikannya lebih strategis. Kondisi tersebut memberikan dampak positif terhadap perkembangan sosial ekonomi masyarakatnya.

Pola jaringan jalan yang ada di Kota Tegal, saat ini diduga kurang menguntungkan bagi pengembangan kota. Hal itu disebabkan karena jalur utama transportasi melintas di pusat kota, sehingga kurang mendukung perkembangan dan pertumbuhan wilayah di daerah pinggiran (*sub urban*). Sebaliknya perkembangan terkonsentrasi di pusat kota sehingga terjadi ketidak seimbangan pergerakan antara pusat kota dengan wilayah *sub urban*. Ketidak seimbangan sistem pergerakan tersebut dapat dipandang sebagai inefisiensi penyediaan sarana dan prasarana kota serta kurang menunjang perkembangan dan tumbuhnya pusat-pusat kegiatan baru di luar kawasan pusat kota.

Kondisi sebagaimana dimaksud masih ditambah dengan permasalahan *traffic* di mana kawasan pusat kota menerima beban lalu-lintas yang berat. Jalur jalan yang ada digunakan sebagai wadah lalu-lintas campuran baik lalu lintas menerus, lalu lintas regional maupun lokal. Lalu lintas tersebut berupa kendaraan besar maupun kendaraan kecil, baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor serta pejalan kaki. Meskipun telah diterapkan manajemen *traffic* yang cukup ketat dengan mengarahkan lalu lintas menerus pada jalan-jalan tertentu yang memisahkannya dengan lalu lintas lokal atau telah diberlakukan pemisahan jalur, pada kenyataannya tidak dapat memecahkan masalah secara tuntas. Pada jalur-jalur jalan utama kota sering terjadi konflik antar pengguna jalan, sehingga sangat rawan terhadap kecelakaan lalu-lintas.

Untuk mengatasi permasalahan transportasi di Pantai Utara Pulau Jawa (Pantura) sebagai jalur utama perekonomian, Departemen Permukiman dan

Prasarana Wilayah (KIMPRASWIL) merencanakan jaringan jalan arteri baru sebagai jalan lingkar kota. Salah satu tujuannya ialah memisahkan lalu-lintas menerus, dengan lalu-lintas regional dan lokal. Prioritas utama jalan arteri (*ring road*) Kota Tegal ditujukan pada kendaraan-kendaraan besar (bus dan truk), sebagai lalu lintas menerus dapat berjalan dengan lancar sehingga dapat mengurangi beban lalu-lintas di pusat kota.

Rencana jaringan jalan arteri di kota Tegal dalam jangka panjang dibagi menjadi 2 (dua) yaitu arteri utara dan arteri selatan. Pola jaringan jalan arteri yang ada di Kota Tegal direncanakan melingkari kawasan kota, sehingga jaringan jalan tersebut disebut sebagai jalan lingkar. Proses pembangunan jalan-jalan arteri tersebut direncanakan melalui beberapa tahap, yakni tahap pertama akan dibangun Jalan Lingkar Utara dan selanjutnya dilanjutkan dengan pembangunan Jalan Lingkar Selatan. Jalan Lingkar Utara direncanakan melalui kawasan pesisir pantai utara Kota Tegal. Selain memperlancar arus lalu lintas dan perekonomian, diharapkan Jalan Lingkar Utara dapat menunjang kegiatan-kegiatan transportasi antar pulau (pelabuhan) serta mendukung kegiatan distribusi hasil perikanan mengingat pada wilayah tersebut terdapat Pelabuhan Pendaratan Ikan (PPI) Tegal.

Melihat fungsi utama dari Jalan Lingkar Utara sebagai akses masuk ke Kota Tegal baik dari bagian Barat maupun dari bagian Timur kota, serta sebagai jalan akses ke Kawasan Pelabuhan dan PPI, maka keberadaan jalan tersebut akan memiliki pengaruh yang besar terhadap perkembangan Kota Tegal. Persoalan-persoalan yang muncul berkaitan dengan pengaruh dibangunnya jalan lingkar,

tidak hanya menyangkut masalah aspek fisik kota, akan tetapi juga berpengaruh pada perkembangan aspek-aspek sosial dan ekonomi. Dengan demikian rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara dipandang cukup representatif untuk dijadikan obyek penelitian khususnya dalam upaya mencari solusi mengatasi masalah *traffic* di pusat kota serta mendukung perkembangan wilayah di luar pusat kota Tegal.

Pembangunan suatu areal lahan akan menyebabkan timbulnya lalu lintas yang akan mempengaruhi prasarana transportasi. Sebaliknya, adanya prasarana transportasi yang baik akan mempengaruhi pola pemanfaatan lahan. Interaksi antara tata guna lahan dan transportasi tersebut dipengaruhi oleh peraturan dan kebijakan. Dalam jangka panjang, pembangunan prasarana transportasi ataupun penyediaan sarana transportasi dengan teknologi modern akan mempengaruhi bentuk dan pola tata guna lahan sebagai akibat tingkat aksesibilitas yang meningkat.

Perencanaan transportasi dibutuhkan sebagai konsekuensi dari pertumbuhan kondisi lalu lintas dan perluasan wilayah. Pertumbuhan wilayah kota perlu direncanakan jika diketahui atau diharapkan bahwa penduduk di suatu tempat akan bertambah dan berkembang pesat dan juga jika tingkat pertumbuhan penduduk meningkat, karena hal ini mengakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan dan perumahan. Kemudian kondisi lalu lintas perlu ditinjau kembali apabila kepadatan dan kemacetan di jalan meningkat serta sistem pergerakan dalam suatu wilayah tidak ekonomis lagi. Pada waktunya perluasan kota perlu dikendalikan, bila diperkirakan sistem transportasi sudah tidak mampu lagi mendukung perluasan kota tersebut.

Berdasarkan hal tersebut, maka studi mengenai keterkaitan yang saling mempengaruhi antara sistem jaringan jalan dan nilai lahan ini menarik untuk dilakukan karena karakteristik jaringan jalan yang dapat dimanfaatkan sebagai alat untuk mengarahkan perkembangan fisik suatu kota. Sehingga pada akhirnya diharapkan dapat dikeluarkan suatu rekomendasi sebagai hasil temuan studi agar masalah-masalah yang berkaitan dengan hal tersebut tidak akan terulang meskipun terjadi perubahan nilai lahan di sekitar jaringan jalan, mengingat pentingnya fungsi jalan arteri dalam sistem jaringan jalan.

1.2 Perumusan Masalah

Penanganan jalan-jalan dalam kota sangat berbeda dengan penanganan jalan-jalan antarkota. Kecepatan kendaraan dan kecelakaan lalu lintas pada jalan antar kota banyak dipengaruhi oleh kondisi jalannya, sedangkan pada jalan dalam kota, selain dipengaruhi oleh kondisi jalan juga banyak dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti sistem parkir, manajemen lalu lintas, pengaturan tata guna lahan, sistem angkutan umum dan lain-lain. Peningkatan kualitas dan kondisi jalan tanpa diikuti dengan penanganan dan pengaturan faktor-faktor lainnya tidak akan memberikan hasil yang optimal. Pengaturan tata guna lahan diperlukan karena apabila perubahan-perubahan nilai lahan dan perubahan-perubahan pemanfaatan lahan ini tidak dikendalikan dengan baik dapat mengakibatkan ketidakseimbangan antara jumlah lalu-lintas yang dibangkitkan (*generated traffic*) dengan kapasitas jalan sekitarnya atau kapasitas sistem lalu lintas jalan pada umumnya serta dampak

langsung akibat keluar masuk kendaraan, naik turunnya penumpang kendaraan umum, parkir di tepi jalan dan lain-lain (Srihono, 2001).

Sebagaimana diungkapkan Black (1981), Chapin (1972) dan Meyer (1983), bahwa pembangunan suatu sistem / jaringan transportasi akan mempunyai pengaruh pada pola tata guna lahan yang pada akhirnya akan berimplikasi pada perkembangan kota. Dari aspek tersebut dapat diramalkan perubahan-perubahan yang kemungkinan akan terjadi berkaitan dengan terbukanya akses pada wilayah yang dilalui jalur jalan tersebut. Dapat diramalkannya perubahan-perubahan dan perkembangan yang akan terjadi dapat digunakan sebagai langkah antisipatif dalam menyiapkan sarana dan prasarana yang diperlukan bagi wilayah yang bersangkutan di masa yang akan datang. Untuk mengetahui pengaruh pembangunan Jalan Lingkar Utara terhadap perkembangan Kota Tegal diperlukan pemahaman terhadap faktor-faktor antara lain : (1) kondisi fisik kawasan sekitar, (2) magnet-magnet kegiatan yang terkait dengan jalan lingkar dan lain sebagainya

Sesuai dengan rencana Jalan Lingkar Utara yang akan dibangun melintasi kawasan Kota Tegal yang memiliki kegiatan utama pelabuhan dan PPI. Dengan demikian ada 2 (dua) peran minimal yang harus diakomodasi oleh Jalur Lingkar Utara, yaitu sebagai jalan akses menuju Kawasan Pelabuhan dan PPI, serta sebagai jalan akses yang menghubungkan Kota Tegal dengan wilayah lain di sebelah Timur dan Barat kota. Melihat fungsi utama dari Jalan Lingkar Utara, maka keberadaan jalan tersebut akan memiliki pengaruh yang besar terhadap perkembangan Kota Tegal. Dengan demikian, agar penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan lingkar

dapat dikendalikan, perlu diteliti instrumen yang mempengaruhi penggunaan lahan yang ada. Salah satu yang berpengaruh adalah nilai lahan. Oleh karena itu perlu dikaji “*Bagaimana pola harga lahan di sepanjang rencana jalan lingkaran utara Kota Tegal*”. Hal ini yang menjadi landasan *research question* pada penelitian ini.

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan Studi

Tujuan yang akan dicapai melalui penelitian ini adalah untuk mengetahui pola harga Lahan Di Sepanjang Koridor Rencana Jalan Lingkaran Kota Tegal yang dikaitkan dengan guna lahan dan Rencana Pembangunan Jalan Lingkaran.

1.3.2 Sasaran Studi

Adapun untuk mencapai tujuan Penelitian langkah-langkah yang dilakukan dalam penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi nilai / harga lahan di wilayah studi, sebelum adanya rencana jalan arteri utara .
2. Mengidentifikasi persepsi pengguna lahan terhadap keberadaan Jalan Lingkaran Utara untuk mengetahui motivasi mereka menempati lahan disepanjang koridor rencana jalan lingkaran utara Kota Tegal melalui pendekatan deskriptif kualitatif.
3. Menganalisis nilai lahan disekitar Jalan arteri utara Kota Tegal
4. Menganalisis pengaruh keberadaan rencana Jalan Lingkaran Utara terhadap perubahan pengguna lahan dan nilai lahan di wilayah studi dengan pendekatan analisis tabulasi silang.

5. Memberikan rekomendasi bagi antisipasi dalam kegiatan perencanaan pembangunan kota, khususnya pada kawasan studi. keberadaan Jalan Lingkar Utara.

1.4 Ruang Lingkup Studi

1.4.1 Ruang Lingkup Spasial

Ruang lingkup spasial penelitian ini meliputi wilayah yang direncanakan akan dilalui jalur Jalan Lingkar Utara (daerah Pesisir) dimulai dari Kelurahan Pesurungan Lor di Kecamatan Margadana hingga Kelurahan Muarareja Kecamatan Tegal Barat. Untuk jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1.1.

1.4.2 Ruang Lingkup Substansial

Sesuai dengan tujuan studi, maka ruang lingkup materi penelitian ini dibatasi pada pembahasan mengenai bagaimana pengaruh perubahan nilai lahan di sepanjang rencana jalan lingkar utara Kota Tegal. Pembahasan tersebut meliputi pembahasan guna lahan yang mencakup karakteristik penggunaan lahan yang terdiri atas jenis, distribusi, dan luasnya serta pembahasan mengenai jalan dan lalu-lintas pada Jalan Lingkar Utara Kota Tegal. Pembahasan itu meliputi perubahan nilai lahan yang terjadi antara waktu sebelum dan sesudah adanya rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara sehingga akan diketahui apakah keberadaan Jalan Lingkar Utara berpengaruh terhadap nilai lahan pada kawasan sekitarnya.

1.5 Kerangka Pemikiran

Untuk mengkaji nilai lahan di sepanjang koridor Rencana Jalan Utara Kota Tegal dilakukan dengan menggunakan pendekatan persepsi pengguna lahan dengan menggunakan metode analisis tabulasi silang dan analisis deskriptif kualitatif hasil wawancara dengan masyarakat yang terkait langsung.

Dalam suatu analisis perubahan nilai lahan diperlukan data dan informasi yang akurat sampai sejauh mana perubahan tersebut terjadi. Mengingat kompleksitas informasi tentang perubahan penggunaan lahan di suatu kota, maka diperlukan suatu informasi yang berwujud peta/data yang memuat letak dan luas perubahan penggunaan lahan.

Pendekatan persepsi pengguna lahan dilakukan berdasarkan pertimbangan bahwa baik perorangan atau kelompok masyarakat selalu mempunyai nilai-nilai

tertentu terhadap penggunaan setiap jengkal lahan (Yunus, 2000: 175). Nilai-nilai yang hidup di dalam persepsi perorangan atau kelompok tersebut menimbulkan suatu perilaku manusia yang mempengaruhi dalam tahapan memutuskan sesuatu yang dianggap sesuai dan tepat untuk dilaksanakan yang dalam hal ini adalah memutuskan jenis penggunaan lahan, besaran dan sebaran ruang (lokasi) dari penggunaan lahannya.

Metode analisis tabulasi silang yang digunakan untuk mengetahui persepsi pengguna lahan adalah suatu metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda kedalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan dalam bentuk suatu tabel dengan faktor-faktor yang tersusun sebagai kolom dan baris tabel tersebut. Metode ini digunakan untuk mengidentifikasi faktor yang memiliki keterkaitan paling kuat dari persepsi pengguna lahan mengenai Rencana Jalan Lingkar Utara Kota Tegal terhadap pemilihan penggunaan lahan, dan menganalisis keterkaitan antara karakteristik pengguna lahan dengan faktor-faktor penentu pemilihan guna lahan. Selain itu juga digunakan analisis deskriptif kualitatif hasil dari wawancara dengan masyarakat yang terkait untuk mengetahui pengaruh Jalan Lingkar Utara Kota Tegal terhadap kebijakan investasi dalam hal penentuan jenis penggunaan lahan yang dimiliki.

Dalam kerangka pemikiran studi (lihat **Gambar 1.2**) dijelaskan bahwa penelitian ini dilatarbelakangi oleh proses yang terjadi dalam perkembangan kota yang berakibat pada tuntutan kebutuhan lahan kota, sehingga timbul perubahan penggunaan lahan kota. Penyediaan lahan di daerah perkotaan (pusat kota) yang

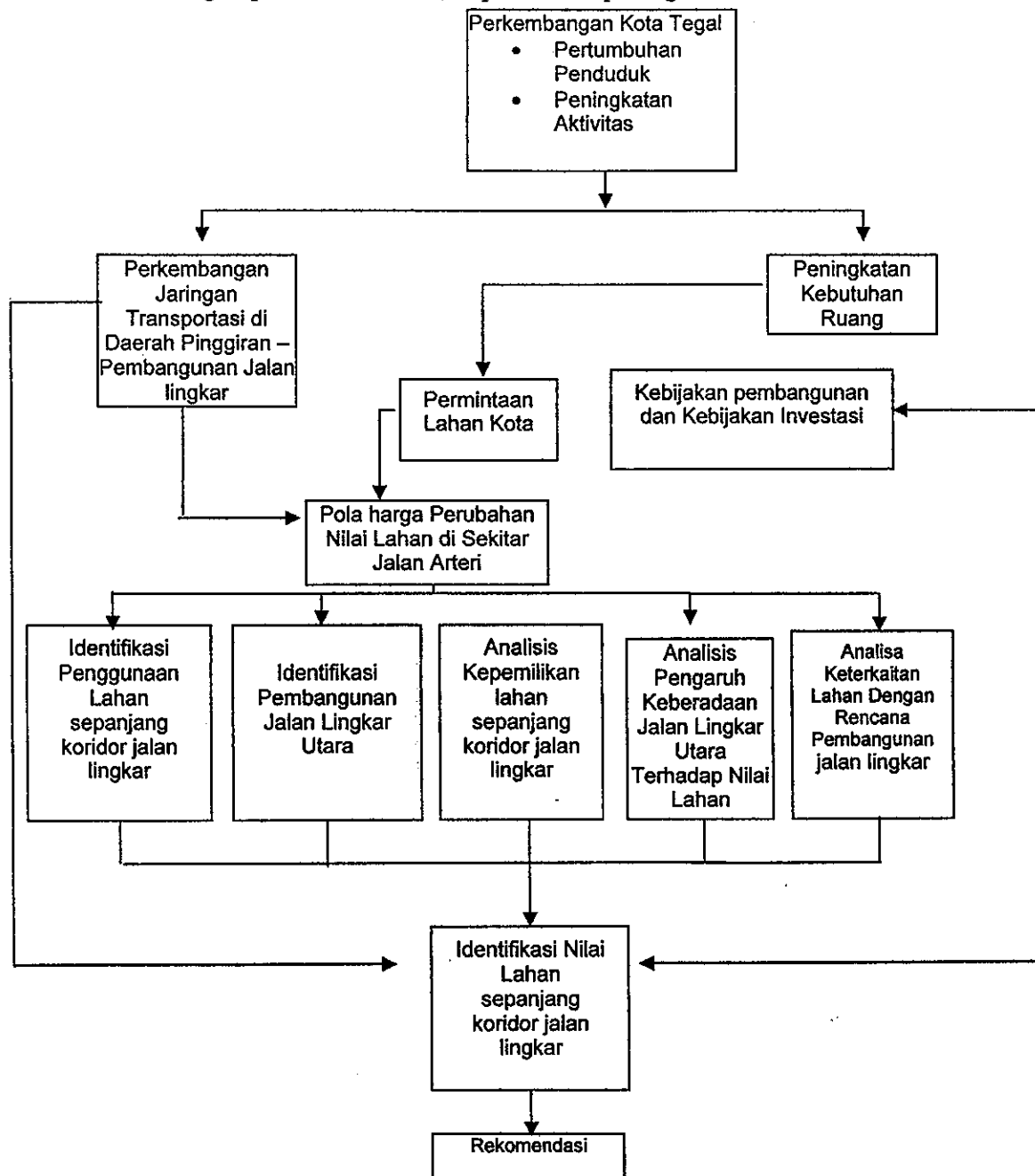
semakin sulit yaitu dengan cepatnya perubahan harga nilai lahan dan peruntukkan lahan yang harus disesuaikan dengan kebijakan pemerintah – RTRW melalui Rencana Tata Guna Lahan yang menjamin supaya tidak terjadi tumpang tindih dalam penggunaan lahan – sehingga proses perkembangan yang terjadi adalah peningkatan perkembangan fisik kota yang ditandai dengan peningkatan kawasan terbangun di daerah pinggiran.

Perkembangan fisik kota, dalam hal ini adalah kawasan terbangun di daerah pinggiran terkait dengan pengembangan transportasi, sebab biasanya lahan yang kurang dihuni oleh manusia mula-mula ditembus dulu dengan kegiatan pembangunan jaringan jalan atau pembangunan prasarana yang lain. Pada saat itu terbuka pula tumbuhnya fasilitas-fasilitas pelayanan baru serta kawasan kegiatan di sepanjang jalan tersebut. Keberadaan jalan lingkar di daerah pinggiran semakin meningkatkan aksesibilitas daerah pinggiran yang akan memicu perkembangan kota ke daerah pinggiran dengan ditandai perubahan penggunaan lahan. Hal ini akan diawali dengan terjadinya perubahan nilai lahan di sepanjang jalan lingkar.

Untuk mengetahui Nilai Lahan Sepanjang Koridor Jalan Lingkar Utara Kota Tegal dilakukan menggunakan analisis tabulasi silang dengan melakukan observasi lapangan mengenai persepsi pengguna lahan tentang pengaruh keberadaan Jalan Lingkar Utara terhadap penggunaan lahan di wilayah studi.

Kesimpulan dari proses analisis ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi bagi strategi pengembangan lahan kota kaitannya dengan pembangunan jaringan jalan kepada pengambil kebijakan pembangunan dan investor yang akan

menanamkan investasinya pada kawasan di sekitar jalan lingkar yang memiliki fungsi sebagai jalan arteri primer. Untuk memberikan gambaran yang lebih skematis atas uraian kerangka pemikiran diatas, dapat dilihat pada gambar dibawah ini



GAMBAR 1.1
KERANGKA PIKIR

1.6 Metodologi Studi

1.6.1 Pendekatan Studi

Tujuan studi ini adalah mengkaji Perubahan Nilai Lahan Sepanjang Koridor Jalan Lingkar Akibat Rencana Pengembangan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal, sehingga hasilnya dapat digunakan sebagai masukan antisipasi dalam kegiatan perencanaan pembangunan kota.

Untuk mengkaji Perubahan nilai lahan sepanjang koridor Jalan Lingkar akibat Rencana Pengembangan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal dilakukan dengan menggunakan pendekatan persepsi pengguna lahan dengan menggunakan metode analisis tabulasi silang dan analisis deskriptif kualitatif hasil wawancara dengan pemilik lahan/investor.

Dalam suatu analisis perubahan penggunaan lahan diperlukan data dan informasi yang akurat sampai sejauh mana perubahan tersebut terjadi. Mengingat kompleksitas informasi tentang perubahan penggunaan lahan di suatu kota, maka diperlukan suatu informasi yang berwujud peta/data yang memuat letak dan luas perubahan penggunaan lahan.

Pendekatan persepsi pengguna lahan dilakukan berdasarkan pertimbangan bahwa baik perorangan atau kelompok masyarakat selalu mempunyai nilai-nilai tertentu terhadap penggunaan setiap jengkal lahan (Yunus, 2000: 175). Nilai-nilai yang hidup di dalam persepsi perorangan atau kelompok tersebut menimbulkan suatu perilaku manusia yang mempengaruhi dalam tahapan memutuskan sesuatu yang dianggap sesuai dan tepat untuk dilaksanakan yang dalam hal ini adalah memutuskan

jenis penggunaan lahan, besaran harga nilai lahan dan sebaran ruang (lokasi) dari penggunaan lahannya.

Metode analisis tabulasi silang yang digunakan untuk mengetahui persepsi pengguna lahan adalah suatu metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda kedalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan dalam bentuk suatu tabel dengan faktor-faktor yang tersusun sebagai kolom dan baris tabel tersebut. Metode ini digunakan untuk mengidentifikasi faktor yang memiliki keterkaitan paling kuat dari persepsi pengguna lahan mengenai Rencana Jalan Lingkar Utara Kota Tegal terhadap pemilihan penggunaan lahan, dan menganalisis keterkaitan antara karakteristik pengguna lahan dengan faktor-faktor penentu pemilihan guna lahan. Selain itu juga digunakan analisis deskriptif kualitatif hasil dari wawancara dengan masyarakat yang terkait langsung untuk mengetahui pengaruh Jalan Lingkar Utara Kota Tegal terhadap kebijakan investasi dalam hal penentuan jenis penggunaan lahan yang dimiliki.

Dalam kerangka pemikiran studi (lihat **Gambar 1.3**) dijelaskan bahwa penelitian ini dilatarbelakangi oleh proses yang terjadi dalam perkembangan kota yang berakibat pada tuntutan kebutuhan lahan kota, sehingga timbul perubahan penggunaan lahan kota. Penyediaan lahan di daerah perkotaan (pusat kota) yang semakin sulit yaitu dengan tingginya harga lahan dan peruntukkan lahan yang harus disesuaikan dengan kebijakan pemerintah – RTRW melalui Rencana Tata Guna Lahan yang menjamin supaya tidak terjadi tumpang tindih dalam penggunaan lahan – sehingga proses perkembangan yang terjadi adalah peningkatan perkembangan

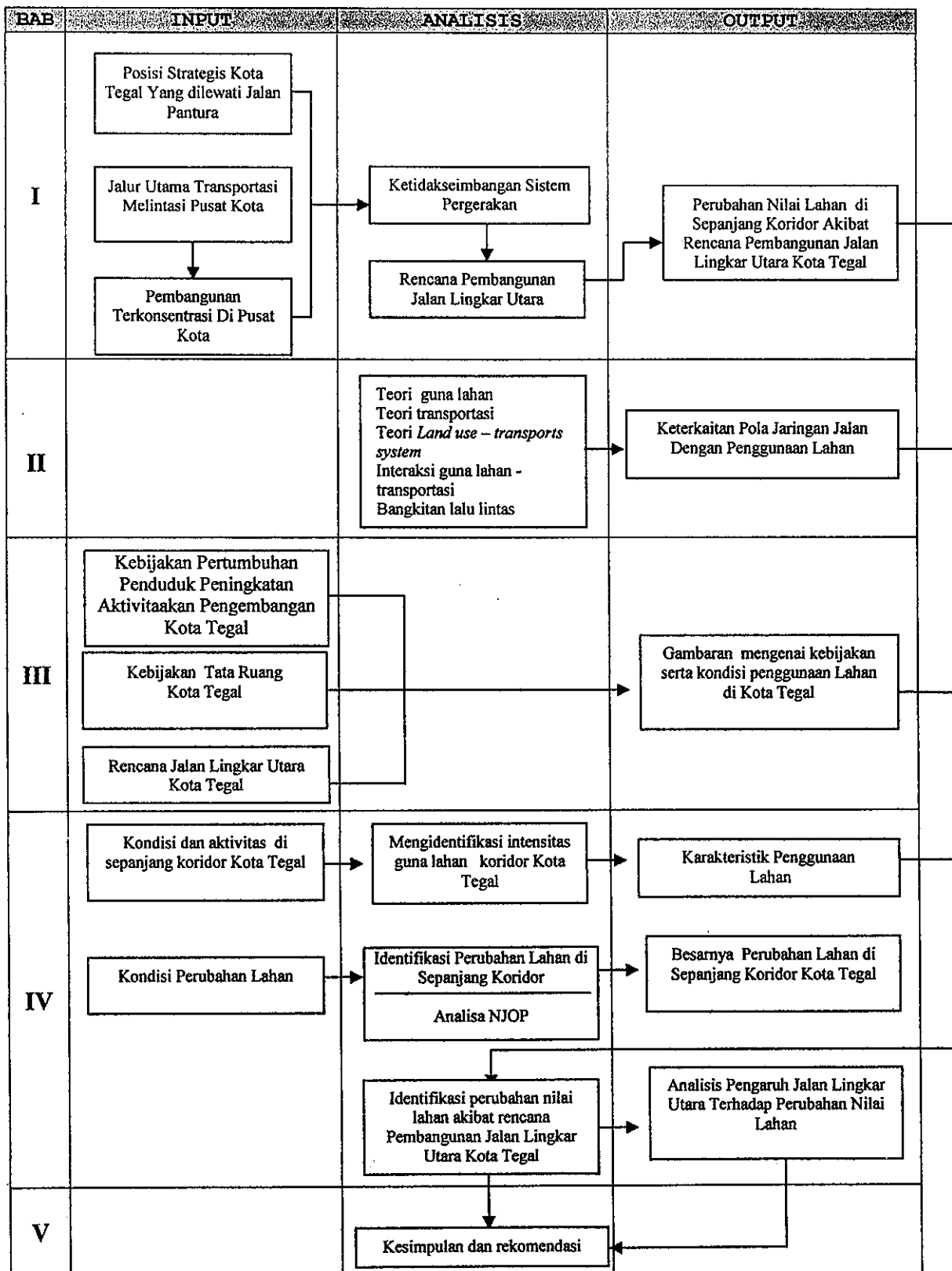
fisik kota yang ditandai dengan peningkatan kawasan terbangun di daerah pinggiran/perluasan kota.

Perkembangan fisik kota, dalam hal ini adalah kawasan terbangun di daerah pinggiran perluasan terkait dengan pengembangan transportasi, sebab biasanya lahan yang kurang dihuni oleh manusia mula-mula ditembus dulu dengan kegiatan pembangunan jaringan jalan atau pembangunan prasarana yang lain. Pada saat itu terbuka pula tumbuhnya fasilitas-fasilitas pelayanan baru serta kawasan kegiatan di sepanjang jalan tersebut. Keberadaan jalan lingkar di daerah pinggiran semakin meningkatkan aksesibilitas daerah pinggiran yang akan memicu perkembangan kota ke daerah pinggiran dengan ditandai perubahan penggunaan lahan.

Sedangkan untuk mengetahui Perubahan Nilai Lahan Sepanjang Koridor Jalan Lingkar Akibat Rencana Pengembangan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal dilakukan menggunakan analisis tabulasi silang dengan melakukan observasi lapangan mengenai persepsi pengguna lahan tentang pengaruh keberadaan Jalan Lingkar Utara terhadap penggunaan lahan di wilayah studi. Selain itu juga dilakukan analisis deskripsi hasil wawancara yang dilakukan dengan pengembang sebagai investor yang menanamkan investasi di wilayah studi. Hasil dari analisis ini adalah sebaran ruang pengaruh Jalan Lingkar Utara terhadap guna lahan kawasan sekitarnya.

Kesimpulan dari proses analisis ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi bagi strategi pengembangan lahan kota kaitannya dengan pembangunan jaringan jalan kepada pengambil kebijakan pembangunan dan investor yang akan

menanamkan investasinya pada kawasan di sekitar jalan lingkar yang memiliki fungsi sebagai jalan arteri primer.



GAMBAR 1.2
PENDEKATAN PENELITIAN DAN KERANGKA ANALISIS

1.6.2 Metoda Pengumpulan Data

Data utama dalam penelitian ini adalah data berupa nilai lahan Sepanjang Koridor jalan Lingkar Utara Kota Tegal pada dua kurun waktu tertentu yang dapat menggambarkan perubahan nilai lahan yang terjadi, dalam hal ini adalah Tahun 1995 dan 2000 mengingat ketersediaan data pada kedua tahun ini. Kedua nilai lahan ini diperoleh melalui survei sekunder dari Bappeda Kota Tegal.

Selain itu, diperlukan data penunjang berupa kondisi sosial perekonomian, dan transportasi pada kurun waktu tersebut serta rencana tata ruang kota ini untuk jangka waktu ke depan. Data-data ini diperoleh dari Pemerintah Kecamatan yang bersangkutan, Pemerintah Kelurahan yang menjadi wilayah studi, Bagian Tata Pemerintahan, BPN, DPU Kota Tegal, BPS Kota Tegal, Satuan Lalu-lintas Poltabes Tegal, Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kota Tegal, Kantor Pelayanan PBB Kota Tegal, BAPPEDA Kota Tegal, Pengguna lahan di wilayah studi, dan pengembang sebagai investor. Untuk jelasnya dapat dilihat pada Tabel I.3

TABEL I.3
KEBUTUHAN DATA PENELITIAN

NO	JENIS DATA	KEGUNAAN	METODE	SUMBER
1.	Aksesibilitas, Intensitas dan Jenis Kegiatan di Sepanjang Jalan Lingkar Utara Tegal	Untuk mengetahui karakteristik penggunaan dan kepemilikan lahan di Sepanjang Jalan Lingkar Utara Tegal	Survey Sekunder	Bappeda
2.	Jumlah dan Tipologi Penggunaan Lahan	Untuk mengetahui jumlah dan tipologi yang akan dijadikan studi dan untuk mengetahui jumlah sampel yang akan diambil dalam penelitian	Survey primer	Kuesioner Bappeda BPN Tapem Masyarakat
3.	Rencana jalan lingkar utara	Untuk mengetahui karakteristik jalan lingkar yang direncanakan	Survey primer dan sekunder	Bappeda dan DPU
4.	Nilai Lahan Sebelum dan Sesudah	Untuk perubahan nilai lahan	Survey primer	Peta dan kondisi lapangan

Sumber: hasil Olahan, 2003

Untuk pengumpulan data primer berupa persepsi pengguna lahan terhadap pemilihan penggunaan lahan dilakukan dengan mengambil sampel dari pemilik lahan di wilayah Sedangkan untuk mengetahui preferensi pengembang terhadap perkiraan penggunaan lahan di wilayah studi dilakukan dengan wawancara terhadap investor yang mengembangkan usahanya di wilayah studi.

Teknik survei untuk memperoleh data primer berupa persepsi pengguna lahan dilakukan dalam bentuk pertanyaan kuesioner yang disebarkan kepada responden yang terkait langsung di wilayah studi. Responden dalam studi ini ditekankan kepada pengguna lahan, yaitu pemilik lahan atau pengelola bangunan yang lahannya berada di samping kiri dan kanan Jalan Lingkar Utara selain lahan yang terkena rencana bahu jalan. Hal ini dilakukan dengan asumsi bahwa penggunaan lahan yang berada di samping kiri-kanan Jalan Lingkar Utara yang mendapat pengaruh lebih besar dibandingkan dengan penggunaan lahan dibelakangnya serta dengan pertimbangan agar memudahkan pelaksanaan survei dan hasil yang diharapkan dari studi dapat tercapai.

1.6.3 Teknik Sampling

Dalam studi ini tidak semua pengguna lahan di wilayah studi menjadi responden dengan pertimbangan keterbatasan waktu, biaya, dan tenaga, sehingga dilakukan pengambilan sampel. Sampel adalah sebagian dari populasi yang diamati dalam penelitian. Teknik pengambilan sampel yang dipergunakan adalah teknik pengambilan sampel acak (*random sampling*), yaitu pengambilan sampel yang setiap anggota dari populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi anggota sampel sehingga hasilnya dapat menggambarkan kondisi umum berdasarkan hasil sampelnya (Sudjana, 1996: 168). Sampel lokasi ditetapkan secara *purposive* di sepanjang daerah penelitian. Hal ini didasarkan mengingat besarnya cakupan wilayah yang harus diteliti, maka penelitian ini dilakukan tidak pada seluruh

populasi, yaitu sebagian lahan/bangunan sepanjang koridor Jalan Lingkar Kota Tegal.

Sampel *Purposive* ini disebut juga sampling pertimbangan, yang pengambilan sampelnya dilakukan berdasarkan pertimbangan perorangan/peneliti (Kartono,1992). Disebutkan pula jumlah sampel penelitian dalam teknik ini minimal 314 responden. Untuk pengambilan jumlah sampel menurutnya, pada prinsipnya tidak ada peraturan yang ketat secara mutlak menentukan berapa persen sampel tersebut harus diambil dari suatu populasi. Dengan berdasarkan pernyataan tersebut, dalam penelitian ini akan diambil sampel sebanyak 314 sampel pada wilayah studi yang bersangkutan.

Pengambilan sampel dilakukan berdasarkan pertimbangan peneliti dan pertimbangan perorangan. Pertimbangan peneliti berdasarkan kondisi bahwa jumlah populasi yang ada di wilayah studi berada dalam satu kawasan wilayah administratif. Pertimbangan perorangan dengan memperhatikan pendapat dari aparat kelurahan yang secara administratif wilayahnya menjadi wilayah studi dan pegawai Kantor Pelayanan PBB Kota Tegal. Dengan pertimbangan tersebut dianggap sampel yang diambil dapat mewakili karakteristik seluruh populasi yang ada di wilayahnya masing-masing.

Sedangkan untuk mengetahui kebijakan investasi, dilakukan wawancara terhadap investor dalam hal ini investor lahan yang menanamkan investasinya di wilayah stud. Investor yang dijadikan obyek pengumpulan data adalah investor yang telah terdaftar dan mempunyai alamat yang jelas sehingga mudah untuk dihubungi.

Penentuan pertanyaan kuesioner dan wawancara dilakukan berdasarkan kriteria yang telah disusun sebelumnya. Pertanyaan bertujuan untuk memperoleh informasi mengenai persepsi pengguna lahan berdasarkan karakteristik pengguna lahan (komersial, institusi, permukiman) mengenai Perubahan Nilai Lahan Sepanjang Koridor Jalan Lingkar Akibat Rencana Pengembangan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal

1.6.4 Kerangka Analisis

Sementara itu, dilakukan beberapa kegiatan analisis dalam penelitian ini. Berikut ini akan dijelaskan kegiatan-kegiatan analisis yang akan dilakukan dalam studi ini.

A. Analisis Nilai Lahan.

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui perubahan Nilai lahan kawasan yang menjadi wilayah studi. Dengan analisis ini diharapkan dapat diketahui nilai lahan dari setiap perubahan penggunaan lahan. Analisis perubahan nilai lahan di sekitar jaringan jalan adalah untuk menghasilkan pemahaman terhadap karakteristik kondisi setiap jenis perubahan nilai lahan dan kaitannya dengan perkembangan kota yang ditandai dengan pertumbuhan

B. Analisis Pembangunan Jalan Lingkar

Dalam analisis ini akan dibahas mengenai hubungan jalan lingkar dengan sistem transportasi di Kota, keterkaitan dengan kawasan pusat kota serta keterkaitan dengan kawasan disekitarnya

C. Analisis Kepemilikan Lahan

Dalam analisis ini akan dikemukakan mengenai karakteristik lahan yang digunakan untuk pembangunan jalan lingkar, baik luasan lahan, penggunaannya serta kepemilikan nya.

Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar terhadap Perubahan Nilai Lahan. Dalam analisis ini digunakan metode analisis tabulasi silang untuk mengetahui persepsi pengguna lahan mengenai pengaruh keberadaan Jalan Lingkar Utara terhadap nilai lahan dan metode analisis deskriptif kualitatif hasil wawancara dengan investor lahan di wilayah studi. Metode analisis tabulasi silang adalah suatu metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda kedalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan dalam bentuk suatu tabel dengan faktor-faktor yang tersusun sebagai kolom dan baris tabel tersebut. Metode ini digunakan untuk mengidentifikasi pengaruh keberadaan Jalan Lingkar Utara terhadap perubahan nilai lahan ditinjau dari persepsi pengguna lahan. Pendekatan persepsi pengguna lahan dilakukan berdasarkan pertimbangan bahwa baik perorangan atau kelompok masyarakat selalu mempunyai nilai-nilai tertentu terhadap penggunaan setiap jengkal lahan (Yunus, 2000: 175). Nilai-nilai yang hidup di dalam persepsi perorangan atau kelompok tersebut menimbulkan suatu perilaku manusia yang mempengaruhi dalam tahapan memutuskan sesuatu yang dianggap sesuai dan tepat untuk dilaksanakan.

Melalui tabel tabulasi dapat dibaca frekuensi masing-masing faktor, dan presentasi masing-masing frekuensi terhadap masing-masing faktor. Pemilihan persentasi baik menurut kolom, baris atau total dapat dilakukan sesuai keinginan peneliti. Tiap-tiap persentase akan memberikan informasi yang berbeda-beda. Aturan

pemilikan/pemilihan persentase yang umum tidak ada. Pemilihan ini tergantung keadaan masing-masing faktor.

Dalam studi ini, model tabulasi silang digunakan untuk menguji keterkaitan keberadaan Jalan Lingkar Utara terhadap perubahan nilai lahan, yaitu dengan memperhatikan apa yang disebut Interaksi Tata Guna Lahan-Transportasi. Keterkaitan antara karakteristik aktivitas pengguna lahan seperti luas lahan yang dipergunakan untuk aktivitas, maksud perjalanan, jarak menuju aktivitas utama, pemilihan moda untuk mendukung aktivitas utama, dan saat perjalanan dengan faktor Penggunaan Jalan Arteri Utara untuk menuju aktivitas utama, Keberadaan jalan alternatif selain menggunakan Jalan Arteri Utara untuk menuju aktivitas utama, dan Penilaian terhadap kondisi Jalan Lingkar Utara (dasar penentuan faktor-faktor yang menjadi dasar penilaian keterkaitan selengkapnya dapat dilihat pada **(Bab II)**).

Untuk menguji apakah ada hubungan (untuk uji independensi) antar penjelasan tanggapan dengan perubah penjelasan, digunakan *Chi-square*. Hasil perhitungan akan dibandingkan dengan harga titik kritis pada tabel distribusi *chi-square*, selain itu juga diperlukan derajat kebebasan (*degrees of freedom = df*) yang menyatakan nilai kritis pada tabel *chi-square*. Apabila *Chi-square* lebih besar dari pada harga titik kritis pada tabel *Chi-square*, maka hipotesa yang menyatakan kedua faktor tidak berhubungan ditolak, berarti terdapat hubungan antar faktor yang diuji. Apabila yang terjadi sebaliknya, maka tidak ada hubungan antara faktor yang diuji. Untuk mengukur sifat atau tingkat hubungan antara dua faktor, digunakan koefisien kontingensi. Koefisien kontingensi adalah pengukuran yang didasarkan perhitungan

chi-square dengan nilai 0 sampai 1, dengan standar tinggi bila nilai mendekati angka 1 dan rendah bila mendekati nilai 0 (Sudjana, 1996: 282).

Dalam studi ini, nilai signifikansi (*significant level*) yang dipakai adalah 0,10 dengan tingkat kepercayaan 90%. Tingkat signifikansi 0,10 dipandang cukup tinggi untuk sebuah penelitian, dengan asumsi bahwa kesalahan sebesar 10% tidak akan berpengaruh banyak terhadap penerapan teori karena hasil studi ini tidak bersifat aplikatif. Untuk mempermudah dalam melakukan analisis tabulasi silang digunakan program komputer SPSS versi 9.0 *for Windows*. Selain itu juga dilakukan analisis deskripsi hasil wawancara yang dilakukan dengan pengembang sebagai investor yang menanamkan investasi di wilayah studi.

Kesimpulan dari seluruh kegiatan analisis ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi bagi strategi perencanaan pembangunan kota kaitannya dengan identifikasi nilai lahan disepanjang rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal dan investor yang akan menanamkan investasinya pada kawasan di sekitar jalan lingkar yang memiliki fungsi sebagai jalan arteri primer.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian dibagi dalam beberapa bagian.

BAB I PENDAHULUAN,

Memuat tentang latar belakang masalah, permasalahan, tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, serta kerangka pemikiran.

BAB II TINJAUAN TEORITIS KETERKAITAN POLA JARINGAN JALAN DENGAN PENGGUNAAN LAHAN

Menguraikan tentang kajian jaringan jalan dan pola penggunaan lahan serta keterkaitan diantara keduanya

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH KOTA TEGAL

Menguraikan tentang gambaran umum wilayah Kota Tegal dan sekitarnya, Kebijakan rencana tata ruang,, pola tata guna tanah, struktur perkembangan perekonomian

BAB IV ANALISIS NILAI LAHAN DI SEPANJANG KORIDOR RENCANA JALAN LINGKAR UTARA KOTA TEGAL

Dalam bab ini, secara umum akan diterangkan mengenai analisis mengenai rencana pembangunan jalan lingkaran utara Kota Tegal dengan nilai lahan disepanjang jalan lingkaran itu.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisi kesimpulan dan rekomendasi dari penelitian

BAB II

TINJAUAN TEORITIS KETERKAITAN POLA JARINGAN JALAN DENGAN PENGUNAAN LAHAN

Dalam bab ini akan diuraikan teori-teori yang mendasari penyusunan penelitian. Teori-teori yang berkaitan dengan perkembangan jaringan jalan, pola jaringan jalan, perubahan guna lahan kota, karakteristik penggunaan lahan kota, penggolongan jenis penggunaan lahan, proses perubahan penggunaan lahan, dan perkembangan fisik kota akibat struktur jaringan transportasi.

2.1 Pola Jaringan Jalan

2.1.1 Pengertian Jaringan Jalan

Menurut UU No. 13 tahun 1980 tentang Jalan, jalan merupakan suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas. Bangunan pelengkap jalan adalah bangunan yang tidak dapat dipisahkan dari jalan seperti jembatan, lintas atas (*over pass*), lintas bawah (*under pass*) dan lain-lain. Sedangkan perlengkapan jalan antara lain rambu-rambu dan marka jalan, pagar pengaman lalu-lintas, pagar damija, dan sebagainya.

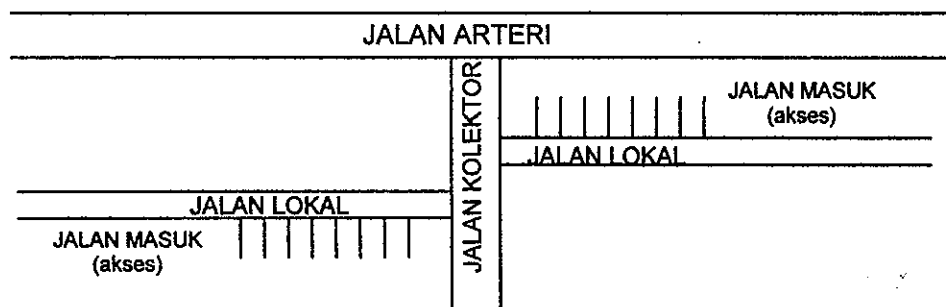
Jaringan jalan terdiri dari ruas-ruas jalan yang menghubungkan satu dengan yang lain pada titik pertemuan yang merupakan simpul-simpul transportasi yang dapat memberikan alternatif pilihan bagi pengguna jalan. Jaringan jalan berdasarkan sistem (pelayanan penghubung), terbagi atas (Miro, 1997: 28):

- a. Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang menghubungkan kota/wilayah di tingkat nasional;
- b. Sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan yang menghubungkan zona-zona, kawasan-kawasan (titik simpul di dalam kota).

Sedangkan berdasarkan peranannya, jaringan jalan dapat dibagi atas (Miro, 1997: 28):

- a. Jalan Arteri adalah jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk (*access road*) dibatasi secara efisien;
- b. Jalan Kolektor adalah jalan yang melayani angkutan jarak sedang (angkutan pengumpul/pembagi) dengan kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk masih dibatasi;
- c. Jalan Lokal adalah jalan yang melayani angkutan jarak dekat (angkutan setempat) dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Secara hierarki ketiga jalan berdasarkan peranannya ini dapat digambarkan seperti terlihat dalam **Gambar 2.1**



Sumber: Miro, 1997: 54

GAMBAR 2.1
HIERARKI JALAN BERDASARKAN PERANAN

Sedangkan menurut Hutchinson, klasifikasi jalan dibedakan menjadi empat jenis, yaitu jalan bebas hambatan (*expressway*), Arteri, Kolektor, dan Lokal (Hutchinson, 1974: 234).

Sebagai suatu sistem jaringan, jalan mempunyai dua peran utama, yaitu (Tamin, 1997: 5):

1. Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di perkotaan
2. Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan.

Peran pertama sering digunakan dalam perencanaan pengembangan wilayah untuk dapat berkembang sesuai dengan rencana tata ruang yang ada, misalnya terdapat suatu kawasan perumahan yang akan dipasarkan kepada masyarakat, hal ini tidak akan pernah ada peminatnya jika belum tersedia prasarana transportasi khususnya jaringan jalan yang menghubungkan dengan kawasan lainnya. Demikian juga dengan peran kedua yaitu sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang. Misalnya permukiman transmigrasi, meskipun sudah tersedia rumah ataupun sawah, tetapi jika belum tersedia jaringan jalan maka kawasan tersebut tidak akan dapat berkembang selamanya (Tamin, 1997: 6).

2.1.2 Pola-pola Jaringan Jalan

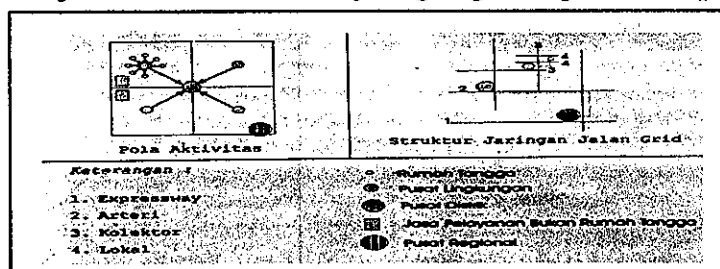
Sebagai salah satu komponen penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi, jaringan transportasi mempunyai peranan yang sangat vital, khususnya yang berkaitan dengan kebutuhan pribadi warga kota dan berkaitan dengan ekonomi kota. Selain pola jalan, terdapat sejumlah komponen struktural lain dari kota yang ikut mewarnai pola keruangan kota yang berbeda-beda. Dari komponen-komponen

tersebut, *lay out of streets* merupakan komponen yang paling nyata manifestasinya dalam menentukan periodisasi pembentukan kota di negara barat (Yunus, 2000: 142).

Menurut B.G. Hutchinson, pengaruh jaringan transportasi terhadap aktivitas, guna lahan, maupun struktur kota dapat dilihat dari beberapa struktur kota, yaitu *grid*, *linear*, dan *sentripetal* (Hutchinson, 1974). Penjelasan dari masing-masing bentuk struktur kota tersebut adalah sebagai berikut:

A. Pola jaringan grid

Pola jalan ini pada awalnya digunakan oleh orang Roma yang kemudian diadopsi secara luas di seluruh Amerika Serikat. Bentuk ini mudah dilakukan dengan menggunakan garis-garis lurus dan koordinasi siku. Walaupun menghasilkan jalan-jalan panjang monoton dengan sisi-sisi blok gedung yang suram, akan tetapi mempunyai keuntungan pergerakan lalu-lintas yang diinginkan. Hal ini menyebabkan pergerakan lalu-lintas merata ke seluruh petak, dan sebagai konsekuensi pengaruhnya pada lokasi tertentu berkurang. Hal ini juga memberikan fasilitas sistem satu arah dengan menggunakan rute paralel dan ditempuh dalam arah diagonal. Keuntungan utamanya adalah dalam koordinasi organisasi *signal* lalu-lintas dan sistem manajemen lalu-lintas. Pola jaringan grid dapat dilihat pada Gambar 2.2



Sumber: Hutchinson, 1974: 234

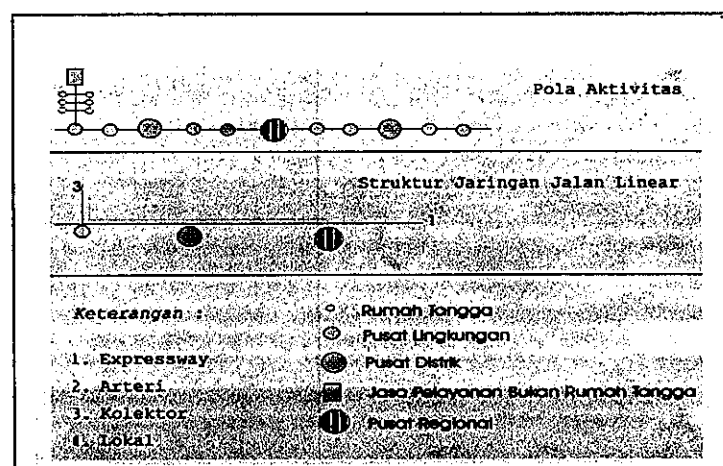
GAMBAR 2.2
POLA JARINGAN GRID

B. Pola jaringan linear

Pola jaringan jalan ini berkembang sebagai hasil topografi lokal yang terbentuk sepanjang jalur. Jalur jalan penyalur kemudian dihubungkan ke jalan utama lalu-lintas bervolume besar dan lalu-lintas lokal dapat menggunakan jalan yang sama sehingga mudah terbebani melebihi rencana dan begitu saja berkembang.

Kota dengan pola ini adalah kota yang terjadi akibat adanya daya tarik dua kota yang ada pada ujung-ujung jalur linier tersebut. Kota tersebut hanya mempunyai kemampuan berkembang pada jalur utama yang menghubungkan jalur tersebut. Bentuk ini mempunyai kemampuan berkembang pada jalur utama yang menghubungkan jalur tersebut dan mempunyai pusat kota yang khusus. Pusat kota tersebut dapat di sembarang tempat dan yang pasti adalah di sekitar jalan yang memanjang atau jalur utama antar penghubung kedua kota. Pusat kota ini bisa terjadi di beberapa tempat tergantung dari perkembangan kota itu sendiri dan tingkat aktivitas di sekitar jalur utama tersebut. Bentuk dari pola linier dapat dilihat pada

Gambar 2.3



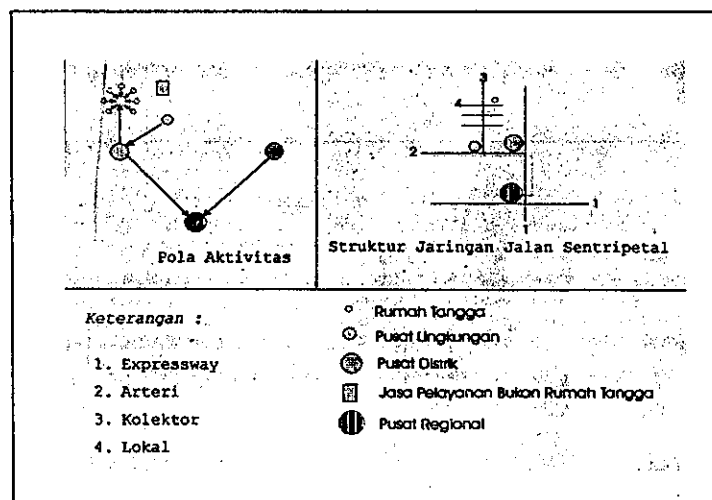
Sumber: Hutchinson, 1974: 240

GAMBAR 2.3
POLA JARINGAN LINEAR

C. Pola jaringan sentripetal

Pola jaringan jalan ini sebenarnya adalah gabungan dari pola jaringan jalan *ring* dan *radial*. Pola jaringan jalan ini banyak dianut oleh berbagai kota karena banyak kelebihan yang diberikan oleh pola jaringan ini.

Kelebihan tersebut adalah pada pengalihan moda yang tidak perlu melalui pusat kota dan bisa dialihkan pada jalur arteri luar, sehingga dapat mengurangi kepadatan lalu-lintas yang ada pada pusat kota. Kelebihan lain adalah mudah tumbuhnya pusat-pusat baru pada pertemuan antara jalan yang menjari dengan jalan yang melingkar tersebut. Pola jaringan *sentripetal* dapat dilihat pada **Gambar 2.4**.



Sumber: Huchthinson, 1974: 238

GAMBAR 2.4
POLA JARINGAN SENTRIPETAL

Menurut pendapat Blunden, transportasi dan tata guna lahan dalam kota seperti layaknya “ayam dan telur”, tidak dapat dikatakan siapa yang ada lebih dulu. Penentuan guna lahan akan menghasilkan transportasi dan sebaliknya pembangunan jaringan transportasi (apalagi jalur jalan darat) dengan mudah dapat menentukan guna lahan yang ada (Blunden dalam Warpani, 1999: 56). Berdasarkan pandangan

tersebut dapat dikatakan bahwa pola jaringan jalan dapat atau sangat mempengaruhi perkembangan guna lahan.

2.2 Perubahan Penggunaan Lahan

2.2.1 Pengertian Lahan

Lahan menurut Sugandhy adalah permukaan bumi tempat berlangsungnya berbagai aktivitas. Lahan merupakan sumber daya alam yang terbatas, yang dalam penggunaannya memerlukan penataan, penyediaan, dan peruntukannya secara berencana untuk maksud-maksud penggunaan bagi kesejahteraan masyarakat (Sugandhy dalam Pangarso, 2001: 16). Sedangkan menurut Kamus Tata Ruang, lahan adalah lahan/tanah terbuka yang dihubungkan dengan arti atau fungsi sosio-ekonominya bagi masyarakat yang dapat berupa tanah/lahan terbuka, tanah/lahan garapan maupun tanah/lahan yang belum diolah atau diusahakan.

Lahan merupakan sumber daya alam yang terpenting dalam pembangunan kota, akan tetapi perlu dipahami bahwa lahan mempunyai karakteristik tertentu, yaitu (Karyoedi, 1999: 3):

- a. Mempunyai sifat khusus yaitu permanen (tidak dapat dihancurkan atau dibuat baru), lokasi yang pasti (tidak dapat dipindahkan), dan tidak ada satu bidang tapak lahan yang mempunyai nilai lahan persis sama.
- b. Ketersediaan lahan terbatas dan langka.
- c. Merupakan tumpuan harapan dari berbagai kepentingan dan keinginan (baik yang dikuasai secara sah/legal, maupun tidak sah/ilegal menurut peraturan perundangan yang berlaku).

2.2.2 Karakteristik Penggunaan Lahan Kota

Sugandhy menggolongkan penggunaan atas suatu lahan menjadi dua golongan (Sugandhy dalam Pangarso: 16), yaitu: penggunaan lahan kaitannya dengan penggunaan potensi alamiah, misalnya kesuburannya atau kandungan mineral di bawahnya; dan penggunaan lahan kaitannya dengan penggunaannya sebagai ruang pembangunan, yang secara langsung tidak memanfaatkan potensi alami lahan, tetapi lebih ditentukan oleh adanya hubungan tata ruang dengan penggunaan-penggunaan lain yang telah ada. Keterkaitan antara lahan dengan penggunaan-penggunaan lain di atasnya, menunjukkan bahwa terdapat keterkaitan antara lahan dan aktivitas manusia.

Menurut Chapin (1995), penggunaan lahan untuk fasilitas transportasi cenderung mendekati jalur pergerakan barang dan orang sehingga dekat dengan jaringan transportasi serta dapat dijangkau dari kawasan permukiman dan tempat bekerja. Fasilitas pendidikan cenderung berlokasi pada lokasi yang mudah dijangkau, misalnya pusat permukiman. Sementara fasilitas rekreasi, terutama untuk skala kota atau regional, cenderung menyesuaikan dengan potensi alam seperti pantai, danau, daerah dengan topografi tertentu, atau flora dan fauna tertentu.

2.2.3 Penggolongan Jenis Penggunaan Lahan

Menurut Chapin (1995: 69), penggolongan penggunaan lahan didasarkan pada jenis aktivitas di atasnya, yaitu: kawasan perkantoran; kawasan permukiman; kawasan campuran; kawasan komersial; kawasan industri; lahan kosong cadangan pengembangan; kawasan pertanian; dan kawasan konservasi. Lebih lanjut Chapin menyatakan bahwa pola penggunaan lahan menggambarkan suatu sistem aktivitas.

Sistem aktivitas terbentuk oleh kegiatan sehari-hari individu, rumah tangga, perusahaan, dan institusi pada suatu kota (Chapin, 1995: 197-198). Sedangkan menurut Wijaya penggunaan lahan dapat digolongkan menjadi dua bagian utama, yaitu: guna lahan terbangun, meliputi penggunaan lahan perumahan, industri, komersial, dan institusi; serta guna lahan tak terbangun, meliputi penggunaan lahan untuk aktivitas kota (kuburan, rekreasi, transportasi, ruang terbuka hijau) dan non aktivitas kota (pertanian, perkebunan, area perairan)(Wijaya, 1993: 27-28).

Penggolongan jenis penggunaan lahan penelitian ini menyesuaikan beberapa penggolongan yang telah dikemukakan sebelumnya. Penyesuaian jenis penggunaan didasarkan pada kesamaan bentuk aktivitas pada setiap penggunaan lahan. Untuk itu penggolongan jenis penggunaan lahan dalam penelitian ini adalah:

- Guna lahan permukiman
- Guna lahan industri
- Guna lahan perdagangan dan jasa komersial
- Guna lahan intitusi (kantor pemerintahan dan pelayanan umum)
- Lahan tidak terbangun (pertanian, lahan kosong, area perairan, dan kuburan).

2.2.4 Nilai Lahan

Lahan memiliki kegunaan atau manfaat yang beraneka ragam. Secara langsung dan tidak langsung kegiatan manusia berhubungan dengan tanah, baik pada pemakaiannya atau pilihannya. Dengan perannya yang utama pada kehidupan manusia itulah, dalam bidang ekonomi tanah menjadi salah satu faktor produksi.

Dalam pemanfaatan lahan, selalu dianut pemikiran bahwa lahan yang ditempati adalah lahan yang baik dengan lingkungan yang baik pula, memiliki

aksesibilitas (potensi lokal) yang tinggi dan seterusnya. Dalam hal ini harga memegang peranan penting. Harga menentukan permintaan atas lahan serta mempengaruhi intensitas persaingan untuk mendapatkan lahan (Reksohadiprojo dan Karseno, 1994). Banyak kegiatan yang membutuhkan lahan yang luas sehubungan dengan produksi barang dan jasa serta kebutuhan pemukiman atau kegiatan ekonomi lain. Hal ini menambah persaingan dalam mendapatkan lahan.

Harga lahan menjadi patokan dalam pemanfaatan lahan dan akan dimanfaatkan pada siapa saja yang berani membayar tinggi. Namun pernyataan tersebut kurang benar karena dalam beberapa hal terdapat batasan-batasan yang digunakan untuk mengendalikannya. Akibatnya, tidak akan diperoleh maksimalisasi keuntungan bagi perseorangan, tidak akan diperoleh pola pemanfaatan lahan yang optimum dari segi masyarakat. (Reksohadiprojo dan Karseno, 1994)

Permintaan atas lahan tergantung pada preferensi masing-masing individu atau perusahaan. Ada lahan yang memiliki perolehan yang rendah karena tidak menarik, ada juga yang sebaliknya karena sangat bernilai. Jadi ini berbeda-beda sesuai dengan jenis pemanfaatan tanah itu sendiri. Pemanfaatan tanah yang berbeda-beda menyebabkan harga lahan itu bervariasi.

A. Teori permintaan dan Penawaran

Sistem pembentuk guna lahan perkotaan ada yang berperan sebagai fungsi permintaan (*supply function*) dan ada pula yang berfungsi sebagai penawaran (*supply function*). Harga lahan merupakan salah satu refleksi dari nilai lahan dan sering digunakan sebagai indeks bagi nilai lahan (Suyarto, 1982). Pada hakekatnya harga lahan pada satu periode masa mempunyai pola yang berbeda dengan periode lainnya.

Hal ini disebabkan karena harga lahan dibentuk oleh faktor-faktor penentu yang tingkat pengaruhnya berbeda satu dengan lainnya. Faktor penentu itu mempunyai sifat dinamis, bervariasi dan berubah-ubah tingkat pengaruhnya sesuai dengan dimensi waktu.

Harga lahan sebagai salah satu refleksi dari nilai lahan dapat digolongkan menjadi dua, yakni harga lahan pemerintah dan harga lahan pasar. Pada umumnya harga lahan yang disebut terakhir berada di atas harga lahan pemerintah. Harga lahan pasar, ditentukan oleh jenis kegiatan yang ditempatkan di atasnya (*activity system*), dan terwujud dalam bentuk penggunaan lahan. Suatu bidang lahan yang berpotensi untuk menghasilkan produksi tinggi, seperti misalnya untuk penempatan industri, pusat perdagangan dan perkantoran akan dinilai lebih tinggi daripada lahan yang dipakai untuk aktivitas yang kurang produktif. Apabila pola harga lahan mengikuti kecenderungan tersebut, maka keadaan yang demikian akan menunjukkan pola tingkat harga lahan ke daerah yang mendekati lokasi aktivitas-aktivitas produktif.

Secara teoritis, harga lahan di perkotaan sangat dipengaruhi oleh biaya transpor, dimana biaya ini merupakan biaya angkutan ditambah dengan waktu perjalanan yang dinyatakan dalam uang (Wingo, 1961).

Wingo menyebutkan bahwa :

- Semakin dekat dengan pusat kota, harga lahan semakin tinggi
- Semakin jauh dari pusat kota, harga lahan semakin rendah
- Di pinggiran kota, harga lahan mendekati nilai 0 atau tidak mempunyai nilai sama sekali.

Dengan anggapan tersebut, bahwa lahan perkotaan merupakan daratan, tidak bertopografi dan terdapat fasilitas transpor ke segala jurusan, harga lahan perkotaan sangat dipengaruhi oleh pendapatan total, letak area yang disediakan untuk tempat tinggal rumah tangga, biaya tranpor ke pusat kota dan pengeluaran-pengeluaran lain (Alonso, 1995). Dari model yang dikemukakan tersebut, dapat disimpulkan bahwa barang siapa yang mampu membayar tinggi akan berada di pusat kota dan semakin kurang mampu akan tergeser menjauhi pusat kota.

B. Teori Von Thunen

Model ini berdasarkan "*economic rent*" dimana berbagai tipe tata guna lahan menghasilkan hasil bersih per unit areal lahan yang berbeda-beda. Dengan demikian model ini menggunakan susunan zoning-zoning konsentris dan masing-masing yang diamati adalah faktor geografis yang homogen, jarak, biaya transportasi, dan lokasi pasar. Model Von Thunen ini mendasari model pola tata guna lahan dalam perencanaan kota.

Menurut Von Thunen, lahan yang paling dekat dengan pusat kota, hendaknya digunakan untuk daerah kehutanan sebagai persediaan kayu bakar. Sedangkan di luar hutan, digunakan untuk daerah peternakan. Sementara itu, tanah di luar wilayah peternakan merupakan tanah tidak produktif yang nilainya nol.

Dari teori Von Thunen tersebut dapat disimpulkan bahwa kegiatan pemanfaatan lahan memberikan hasil terbesar setiap hektar adalah tanah-tanah yang terletak paling dekat dengan pusat-pusat perekonomian (pasar), yaitu yang memiliki rent gradient paling curam.

C. Model penggunaan lahan yang dipengaruhi oleh jarak dan sewa lahan

Meskipun pola-pola guna lahan diperkotaan itu merupakan hasil dari aneka faktor alami dan manusiawi, dapatlah dikatakan bahwa pada dasarnya itu semua merupakan produk dari motivasi ekonomi belaka. Fakta inilah yang mendorong muncul dan dikembangkannya analisis sewa yang ditawarkan (*bid rent analysis*). (Daljoeni, 1998).

2.2.5 Proses Perubahan Penggunaan Lahan

A. *Aktivitas dan Perubahan Penggunaan Lahan*

Baik disadari atau tidak, secara ekspilisit atau implisit, bagi individu ataupun kelompok individu, dalam kiprahnya di daerah perkotaan akan selalu mengakibatkan terjadinya pola penggunaan lahan tertentu. Pola perilaku manusia dapat diamati dari sistem-sistem kegiatan yang dilaksanakan baik oleh perorangan maupun badan-badan swasta dan pemerintahan (Yunus, 2000: 175).

Raonels menggolongkan sistem-sistem kegiatan tersebut menjadi tiga, yaitu (Raonels dalam Yunus, 2000: 175):

- 1) Sistem kegiatan rutin (*routine activities*), yaitu aspek kegiatan utama individu yang dilaksanakan, seperti belanja, ke kantor, dan lainnya;
- 2) Sistem kegiatan terlembaga (*institutionalized activities*), yaitu kegiatan kelembagaan baik itu lembaga swasta atau pemerintah yang difokuskan pada *particular points*;
- 3) Sistem kegiatan yang menyangkut organisasi (*organization of process*). Berbeda dari butir kedua yang hanya melihat dari *particular points* saja, tetapi juga menyangkut hubungan yang lebih kompleks (*cross relationships*) dengan

berbagai kegiatan yang lain, baik dengan perorangan, kelompok dan lembaga.

Di sini akan tercipta pertalian yang sangat banyak dalam satu sistem saja.

Pertautan di dalam sistem dapat diartikan sebagai bentuk hubungan antara berbagai pihak (lembaga, perorangan, kelompok) yang tercermin dalam proses imbal daya yang berulang-ulang dan terus-menerus (dalam jangka waktu tertentu) dan di dalamnya hanya terdapat pergerakan penduduk, barang, dan informasi saja atau gabungan dari elemen-elemen tersebut (Yunus, 2000: 176).

Keterkaitan antara lahan dengan penggunaan-penggunaan lain di atasnya, menunjukkan bahwa terdapat keterkaitan antara lahan dan aktivitas manusia. Pola penggunaan lahan menggambarkan suatu sistem aktivitas. Sistem aktivitas terbentuk oleh kegiatan sehari-hari individu, rumah tangga, perusahaan, dan institusi pada suatu kota (Chapin, 1995: 197-198).

Jumlah penduduk yang semakin meningkat memerlukan lahan yang semakin luas, tidak saja untuk perluasan permukiman, tetapi juga untuk perluasan kegiatan-kegiatan perekonomian berkaitan dengan tuntutan kehidupan yang lebih baik. Pemenuhan kebutuhan akan lahan bagi penduduk kota ini akan membentuk pola penggunaan lahan suatu kota. Beberapa faktor yang mempengaruhi penggunaan lahan kota yang tercermin dari pola dan intensitas penggunaan lahan, pada prinsipnya dikelompokkan menjadi tiga sistem, yaitu (Chapin, 1995):

- **Sistem aktivitas kota.** Sistem aktivitas kota adalah cara manusia dan lembaganya, seperti rumah tangga (kegiatan pendukung rumah tangga, kegiatan sosial, kegiatan interaksi sosial, kegiatan olah raga dan rekreasi, kegiatan istirahat dan santai), perusahaan (kegiatan produksi, kegiatan jasa bagi perorangan, rumah

tangga, perusahaan dan institusi), atau pemerintahan (kegiatan pengembangan SDM, kegiatan pelayanan sarana dan prasarana dasar, kegiatan peningkatan kesejahteraan kelompok) mengorganisasikan berbagai aktivitasnya dalam rangka memenuhi berbagai kebutuhan hidupnya dan berinteraksi satu sama lain dalam ruang dan waktu.

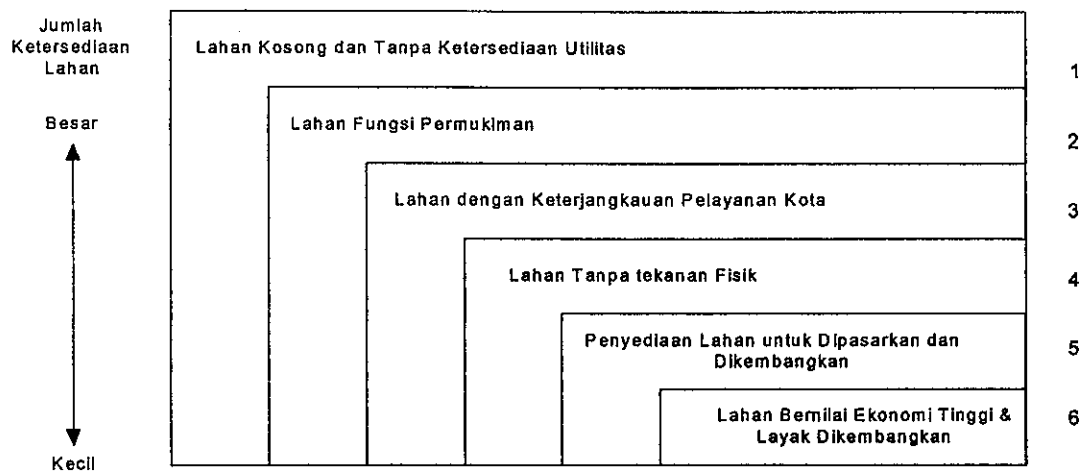
- ***Sistem pengembangan lahan.*** Sistem pengembangan lahan adalah suatu proses konversi atau rekonversi lahan dan proses penyesuaian untuk berbagai penggunaan lahan dalam skala waktu dan ruang sesuai dengan sistem aktivitas kotanya. Dalam kaitannya dengan lahan perkotaan, sistem ini berpengaruh pada penyediaan lahan kota (*supply*) dan dalam pengembangannya dipengaruhi kondisi sosial ekonomi serta penguasaan teknologi dalam mengeliminasi adanya limitasi atas lahan. Sistem pengembangan lahan meliputi aktivitas pemasaran lahan, pengembangan lahan, pembelian atau penyewaan lokasi dan fasilitas, pembiayaan transaksi, pembebasan, dan pembangunan lahan, dan pemeriksaan, persetujuan pemanfaatan dan pengembangan lahan
- ***Sistem lingkungan.*** Sistem lingkungan adalah sistem kehidupan biotik dan abiotik karena proses alamiah yang bertitik tolak pada kehidupan tumbuhan dan hewan serta proses-proses fundamental yang berhubungan dengan air dan udara. Sistem ini menyediakan tempat bagi kelangsungan hidup manusia dan habitat serta sumberdaya lain guna mendukung kehidupan manusia. Sistem lingkungan meliputi proses-proses ekosistem, sistem hidrologi, sistem udara, dan sistem geologi.

Ketiga sistem tersebut saling berinteraksi satu dengan lainnya, keseimbangan antara ketiganya tercermin pada suatu pola penggunaan lahan kota. Di kawasan perkotaan, dari ketiga sistem tersebut, sistem aktivitas dan sistem pengembangan lahan merupakan faktor dominan dalam pembentukan suatu penggunaan lahan, sedangkan sistem lingkungan lebih bersifat sebagai limitasi dan kendala penggunaan lahan sesuai dengan sifat keterbatasan yang dimiliki oleh lingkungan.

Dalam proses pembangunan kota, yang membawa perubahan dalam sistem aktivitas, mengakibatkan perubahan struktur penggunaan lahan melalui proses perubahan penggunaan lahan kota. Secara umum, perubahan penggunaan lahan memiliki pengertian sebagai suatu penggunaan baru atas lahan yang berbeda dengan sebelumnya. Perubahan suatu jenis guna lahan ke guna lahan lainnya atau konversi lahan merupakan tindak lanjut penyesuaian penggunaan lahan dalam fungsinya sebagai ruang kota terhadap peningkatan kebutuhan ruang untuk aktivitas sosial dan ekonomi kota berikut sarana dan prasarana penunjangnya serta penduduk kota sendiri (Wijaya, 1995: 35)

Sementara dilihat dari ketersediaan lahan, Godschalk berpendapat bahwa terdapat perbedaan kemampuan berkembang (*developable*) suatu lahan untuk berubah menjadi penggunaan lahan perkotaan (Godschalk dalam Chapin, 1995: 198). Ketersediaan lahan dengan kemampuan berkembang ini memiliki besaran yang berbeda pada masing-masing karakteristik penggunaan lahan. Lahan kosong atau lahan tanpa ketersediaan utilitas yang memadai, tersedia dalam jumlah yang lebih besar daripada lahan yang secara ekonomis lebih layak dikembangkan. Semakin

tinggi tingkat kemampuan berkembangnya suatu lahan, jumlahnya lebih terbatas daripada lahan dengan tingkat kemampuan berkembang yang lebih rendah (lihat **Gambar 2.5**).



Sumber: Chapin (1995: 198)

GAMBAR 2.5
TINGKAT KEMAMPUAN BERKEMBANGNYA SUATU LAHAN

B. Pengaruh Kebijakan Pemerintah dalam Perubahan Penggunaan Lahan

Selain faktor penentu dari segi ekonomi, kebijakan pemerintah merupakan faktor penyebab utama pada proses perubahan penggunaan lahan kota-kota di Indonesia. Kebijakan pemerintah ini dapat berupa kebijakan langsung seperti rencana penggunaan lahan maupun kebijakan tidak langsung seperti kebijakan ekonomi makro atau tentang perpajakan.

Pada periode 1980-an dan 1990-an, di Indonesia terdapat kebijakan makro ekonomi yang berpengaruh terhadap pemilihan investasi, yang pada gilirannya berpengaruh pula pada perubahan penggunaan lahan terutama di perkotaan. Terdapat tiga kebijakan pemerintah yang menjadi pemacu perubahan penggunaan lahan, yaitu (Kustiwan, 1997: 518-521):

- ***Privatisasi pengembangan kawasan industri.*** Kebijakan Privatisasi Pengembangan Kawasan Industri (Keppres No. 53 Tahun 1989) telah memberikan keleluasaan kepada pihak swasta untuk melakukan investasi dalam pembangunan kawasan industri dan memilih lokasinya sesuai dengan mekanisme pasar. Keleluasaan ini berdampak pada kebutuhan lahan yang semakin meningkat. Pihak swasta bagaimanapun akan berorientasi pada keuntungan sehingga mengalokasikan kegiatannya pada lokasi yang menguntungkan.
- ***Pembangunan permukiman skala besar dan kota baru.*** Implementasi kebijakan pemerintah dalam hal ini dapat dilihat dari indikator ijin lokasi yang telah dikeluarkan. Fenomena ini terjadi sehubungan dengan adanya peningkatan aktivitas penduduk kota, sehingga daya tampung kota tidak mampu memenuhi perkembangan yang terjadi. Sehingga berdampak terhadap pemekaran kota ke daerah pinggiran dalam memenuhi kebutuhan permukiman.
- ***Deregulasi investasi dan perijinan lokasi.*** Kedua kebijakan yang disebutkan sebelumnya juga diperkuat dengan kebijakan deregulasi dalam penanaman modal dan perijinan yang tertuang dalam Pacto 23/1993. Di bidang pertanahan untuk pelaksanaan Pacto 23/1993 dikeluarkan Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 23 Tahun 1993 tentang Tata Cara Memperoleh Ijin Lokasi dan Hak Atas Tanah bagi Perusahaan untuk Penanaman Modal, yang pada intinya memberikan kemudahan dalam perijinan lokasi. Ini berakibat pada terjadinya lonjakan yang sangat besar dalam permohonan ijin lokasi untuk kawasan industri, permukiman skala besar, maupun kawasan pariwisata.

C. Tahapan dalam Proses Perubahan Penggunaan Lahan

Tumbuhnya pinggiran kota dapat diidentifikasi melalui munculnya kawasan terbangun sebagai wadah aktivitas di daerah pinggiran. Menurut Whyne-Hammond penyebabnya adalah (Hammond dalam Daldjoeni, 1992: 174):

- 1) Peningkatan pelayanan transportasi kota. Tersedianya trem, bus kota, dan kereta api bawah tanah (seperti di negara Barat dan Jepang) memudahkan orang bertempat tinggal jauh dari tempat kerjanya. Apalagi setelah kendaraan bermotor mudah dimiliki sendiri maka terjadilah *suburban explosion*. Di masa lampau perumahan penduduk terutama berderet di sepanjang jalan raya atau rel kereta api, akan tetapi sekarang lahan kosong di pinggiran kota yang semula adalah perdesaan menjadi kawasan perumahan.
- 2) Pertumbuhan penduduk. Ramainya *suburbia* dengan manusia penghuni baru disebabkan oleh dua hal. Pertama berpindahnya sebagian penduduk dari bagian pusat kota ke bagian tepi-tepinya; kedua masuknya penduduk baru yang berasal dari perdesaan.
- 3) Meningkatnya taraf hidup masyarakat. Bertambahnya kemakmuran secara pribadi memungkinkan orang untuk mendapatkan perumahan lebih baik. Bersamaan dengan itu mengecilnya anggota keluarga ikut mengurangi kepadatan penduduk dan juga memencarkannya dengan mudah.
- 4) Gerakan pendirian bangunan pada masyarakat. Pemerintah membantu mereka yang ingin memiliki rumah sendiri melalui pemberian kredit lewat jasa suatu bank yang ditunjuk.

- 5) Dorongan dari hakikat manusia sendiri. *Suburbia* pernah dijuluki sebagai *collective attempt at private living* akan tetapi kebenarannya hanya beraku di negara-negara tertentu saja, misalnya Inggris, Amerika Serikat, dan wilayah lain di mana pengaruh Inggris pernah kuat.

Sedangkan menurut Daldjoeni, proses berekspansinya kota dan berubahnya struktur tata guna lahan sebagian besar disebabkan oleh adanya daya *sentrifugal* dan *sentrifugal* pada kota. Enam hal yang mendorong gerak *sentrifugal* adalah (Daldjoeni, 1992: 172):

- 1) Adanya gangguan yang berulang seperti macetnya lalu-lintas, polusi, dan gangguan bunyi menjadikan penduduk kota merasa tidak enak bertempat tinggal dan bekerja di kota
- 2) Industri modern di kota memerlukan lahan yang relatif kosong di pinggiran kota di mana memungkinkan permukiman yang tidak padat penduduknya, kelancaran lalu-lintas kendaraan dan kemudahan parkir mobil
- 3) Sewa tanah yang jauh lebih murah jika dibandingkan dengan di pusat kota
- 4) Gedung-gedung bertingkat di tengah kota tak mungkin lagi diperluas; hal ini berlaku juga dengan perindustrian kecuali dengan biaya tinggi
- 5) Perumahan di dalam kota pada umumnya serba sempit, kuno dan tidak sehat; sebaliknya rumah yang dibangun di luar kota dapat diusahakan secara luas, sehat dan bermodel mutakhir
- 6) Sebagian penduduk kota berkeinginan secara naluri untuk menghuni wilayah di luar kota yang terasa serba alami.

2.3 Keterkaitan Pola Jaringan Jalan dengan Perkembangan Fisik Kota

Sebagai salah satu elemen pembentuk kota, jaringan jalan mempunyai hubungan yang sangat erat dengan penggunaan lahan. Hubungan tersebut dicerminkan dari adanya perkembangan fisik kota. Hal ini sesuai dengan pendapat Bourne, yang menyatakan bahwa jaringan jalan bukan hanya sebagai tempat menjalarnya perkembangan kota tetapi juga berpengaruh terhadap rencana dan fungsi elemen-elemen struktur kota (Bourne, 1971: 76).

2.3.1 Sistem Transportasi - Guna Lahan

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olahraga, belanja, dan bertamu yang berlangsung di atas bidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah, dan lain-lain). Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan di antara guna lahan tersebut dengan menggunakan sisten jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan orang, kendaraan, dan barang. Pergerakan tersebut mengakibatkan berbagai macam interaksi (Tamin, 1997: 50).

Pembangunan suatu areal lahan akan menyebabkan timbulnya lalu-lintas yang akan mempengaruhi prasarana transportasi. Sebaliknya, adanya prasarana transportasi yang baik akan mempengaruhi pola pemanfaatan lahan. Interaksi antara tata guna lahan dengan transportasi tersebut dipengaruhi oleh peraturan dan kebijakan. Dalam jangka panjang, pembangunan prasarana transportasi ataupun penyediaan sarana transportasi dengan teknologi modern akan mempengaruhi bentuk dan pola tata guna lahan sebagai akibat tingkat aksesibilitas yang meningkat (Tamin, 1997: 360).

Perencanaan transportasi dibutuhkan sebagai konsekuensi dari pertumbuhan kondisi lalu lintas dan perluasan wilayah. Pertumbuhan wilayah kota perlu direncanakan jika diketahui atau diharapkan bahwa penduduk di suatu tempat akan bertambah dan berkembang pesat dan juga jika tingkat pertumbuhan penduduk meningkat, karena hal ini mengakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan dan perumahan. Kemudian kondisi lalu-lintas perlu ditinjau kembali, apabila kepadatan dan kemacetan di jalan meningkat serta sistem pergerakan dalam suatu wilayah tidak ekonomis lagi. Pada waktunya perluasan kota perlu dikendalikan, bila diperkirakan sistem transportasi sudah tidak mampu lagi mendukung perluasan kota tersebut.

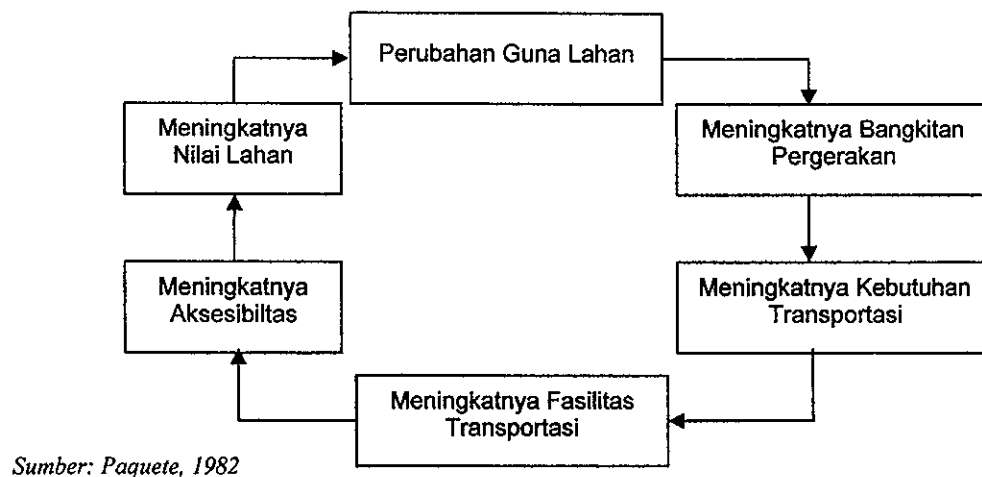
Pada umumnya perkembangan kegiatan komersial terjadi di pusat-pusat bisnis kota yang padat lalu-lintasnya, sedangkan untuk industri, permukiman dan jasa pelayanan seperti pertokoan, pompa bensin, restoran dan lain-lain terjadi di pinggir kota sepanjang jalan-jalan utama yang menuju kota, sedangkan perubahan pemanfaatan lahan pada jalan-jalan utama menuju kota yang pada mulanya lapangan atau perumahan berubah menjadi pusat perdagangan, pertokoan, perkantoran, dan lain-lain dalam skala yang lebih luas (Srihono, 2001: 3).

Pada pemanfaatan lahan skala kecil sampai sedang sepanjang Jalan Lingkar, masalah yang ditimbulkan pemanfaatan lahan terhadap transportasi lebih banyak pada dampak langsung aktivitas pengguna lahan terhadap lalu-lintas. Pada Jalan Lingkar di tepi kota, rendahnya kecepatan kendaraan selain diakibatkan oleh banyaknya simpang (akses), juga disebabkan oleh naik turunnya penumpang kendaraan umum, pejalan kaki yang menyeberang jalan, bongkar-muat barang, dan kendaraan yang keluar-masuk lahan. Sedangkan pada pemanfaatan lahan dengan

skala yang lebih besar, masalah yang ditimbulkan lebih banyak pada dampak dari jumlah lalu-lintas kendaraan yang dibangkitkan terhadap kapasitas jaringan jalan (rasio V/C). Lalu-lintas yang dibangkitkan (*generated traffic*) dalam satu kurun waktu ditentukan oleh besaran aktivitas pemanfaatan lahan yang dikaitkan dengan besaran fisik, misalnya luas lantai, jumlah tempat duduk pada restoran, dan lain-lain. Lalu-lintas yang dibangkitkan pada jam-jam sibuk perlu ditinjau dalam kaitannya dengan kapasitas jaringan jalan dan persimpangan yang berdekatan. Pergerakan kendaraan keluar-masuk lahan sangat mempengaruhi kecepatan kendaraan menerus, terutama pada Jalan Lingkar dua jalur tanpa jalur lambat, karena kendaraan yang harus menunggu untuk masuk/keluar lahan menutupi lajur jalan dan menghalangi pergerakan pada jalur yang bersangkutan. Kondisi demikian juga terjadi pada jalan akses yang tidak memadai di kompleks perumahan.

Dampak lain dari pemanfaatan lahan sepanjang Jalan Lingkar yang juga perlu mendapat perhatian adalah penyeberangan pejalan kaki. Jenis dan pemanfaatan lahan tertentu pada kedua sisi Jalan Lingkar dapat menimbulkan terjadinya penyeberangan pejalan kaki yang dalam jumlah besar mempengaruhi kelancaran lalu-lintas maupun keamanan penyeberang jalan. Pada Jalan Lingkar dua jalur tanpa jalur lambat di mana pemanfaatan lahan di sepanjang jalan bersifat sebagai tempat asal-tujuan penumpang kendaraan umum, kendaraan umum yang berhenti sewaktu-waktu akan menutupi lajur jalan dan menghalangi pergerakan kendaraan lain. Banyak unit-unit pemanfaatan lahan yang tidak menyediakan area parkir dan bongkar muat barang yang memadai, yang berakibat dilakukannya kegiatan-kegiatan tersebut di tepi Jalan Lingkar.

Hubungan antara transportasi dengan guna lahan dapat dilihat pada **Gambar 2.6.**



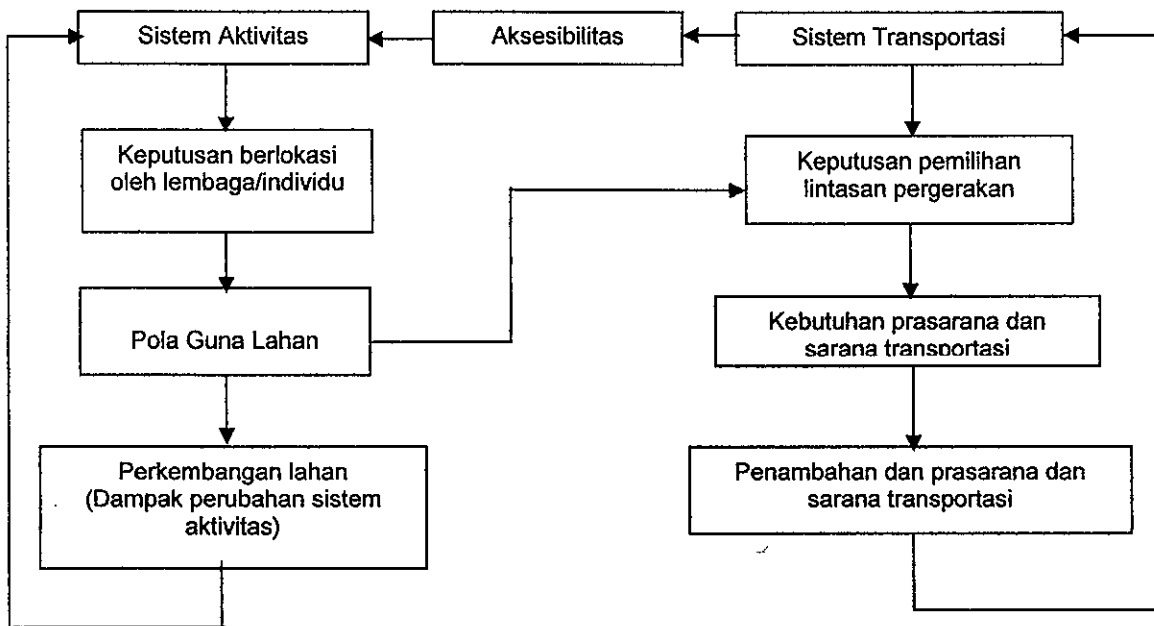
GAMBAR 2.6
SIKLUS GUNA LAHAN TRANSPORTASI

Dari gambar tersebut terlihat bahwa suatu perubahan guna lahan akan menyebabkan meningkatnya bangkitan pergerakan, kebutuhan transportasi dan fasilitasnya. Peningkatan ini akan menyebabkan meningkatnya tingkat aksesibilitas yang nantinya akan menyebabkan naiknya nilai lahan suatu kawasan. Peningkatan nilai lahan pada akhirnya akan menyebabkan tumbuhnya aktivitas-aktivitas yang sesuai dengan kondisi kawasan, sehingga memicu perkembangan intensitas bangunan yang tinggi pada guna lahan tersebut. Bila akses transportasi ke suatu ruang kegiatan (persil lahan) diperbaiki, maka ruang kegiatan tersebut akan lebih menarik dan biasanya menjadi lebih berkembang. Dengan berkembangnya ruang kegiatan akan meningkat pula kebutuhan akan transportasi. Peningkatan ini kemudian menyebabkan kelebihan beban pada transportasi yang harus ditanggulangi. Siklus ini akan terulang lagi jika aksesibilitas diperbaiki (Tamin, 1997: 360).

2.3.2 Interaksi Transportasi-Tata Guna Lahan

Interaksi guna lahan dan transportasi merupakan interaksi yang sangat dinamis dan kompleks. Interaksi ini melibatkan berbagai aspek kegiatan serta berbagai kepentingan. Perubahan guna lahan akan selalu mempengaruhi perkembangan transportasi dan sebaliknya. Didalam kaitan ini, Black menyatakan bahwa pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. Sedangkan setiap perubahan guna lahan dipastikan akan membutuhkan peningkatan yang diberikan oleh sistem transportasi dari kawasan yang bersangkutan (Black, 1981).

Untuk menjelaskan bagaimana interaksi itu terjadi, Meyer menunjukkan kerangka sistem interaksi guna lahan dan transportasi. Perkembangan guna lahan akan membangkitkan arus pergerakan, selain itu perubahan tersebut akan mempengaruhi pula pola persebaran pola permintaan pergerakan. Sebagai konsekuensi dari perubahan tersebut adalah adanya kebutuhan sistem jaringan serta sarana transportasi. Sebaliknya konsekuensi dari adanya peningkatan penyediaan sistem jaringan serta sarana transportasi akan membangkitkan arus pergerakan baru, seperti terlihat pada **Gambar 2.7** (Meyer dan Miller, 1984: 63).



Sumber : Michael, Meyer & Miller, 1984: 63

GAMBAR 2.7
SISTEM INTERAKSI GUNA LAHAN DAN TRANSPORTASI

A. Aksesibilitas

Konsep dasar dari interaksi atau hubungan antara tata guna lahan dan transportasi adalah aksesibilitas (Hanson, 1995: 307). Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susahnya” lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black dalam Tamin, 1997: 52). Gerak manusia di kota dalam kegiatannya adalah dari rumah ke tempat bekerja, ke sekolah, ke pasar, ke toko, serta ke tempat hiburan. Kemudahan bagi penduduk untuk menjembatani

jarak antara berbagai pusat kegiatan disebut tingkatan daya jangkau atau aksesibilitas (Jayadinata, 1992: 156).

Interaksi seperti dikemukakan tersebut menunjukkan bahwa bekerjanya sistem interaksi guna lahan dan transportasi sangat dinamis dan melibatkan unsur-unsur lain sebagai pembentuk watak setiap komponen seperti pada komponen guna lahan terliput adanya unsur kependudukan, sosial ekonomi, ekonomi wilayah, harga lahan dan sebagainya. Selain itu komponen sistem transportasi terliput adanya unsur kemajuan teknologi, keterbatasan sistem jaringan, sistem operasi dan lain sebagainya. Implikasi dari perubahan atau perkembangan sistem aktivitas adalah meningkatnya kebutuhan prasarana dan sarana dalam bentuk pemenuhan kebutuhan aksesibilitas. Peningkatan aksesibilitas ini selanjutnya akan memicu berbagai perubahan guna lahan. Proses perubahan yang saling mempengaruhi ini akan berlangsung secara dinamis.

Apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktivitas tersebut saling terpisah jauh, dan hubungan transportasinya jelek, maka aksesibilitas rendah. Sedangkan kombinasi antar keduanya mempunyai aksesibilitas menengah.

Guna lahan dapat mengidentifikasi kegiatan perkotaan di setiap zona yang bersangkutan. Setiap zona dapat dicirikan dengan tiga ukuran, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan, dan aksesibilitas antar guna lahan (Warpani, 1990: 74-77). Secara terperinci, hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Jenis kegiatan

Jenis kegiatan dapat ditelaah dari dua aspek, yaitu yang umum menyangkut penggunaannya (komersial, industri, Permukiman) dan yang khusus menyangkut sejumlah ciri yang lebih spesifik (daya dukung lingkungan, luas, fungsi). Setiap jenis kegiatan menuntut karakteristik sistem transportasi tertentu, sesuai dengan bangkitan yang ditimbulkan.

b. Intensitas guna lahan

Ukuran intensitas guna lahan dapat ditunjukkan oleh kepadatan bangunan dan dinyatakan dengan nisbah luas lantai per unit luas tanah. Ukuran ini secara khusus belum dapat mencerminkan intensitas pada kegiatan yang bersangkutan. Data ini bersama-sama dengan jenis kegiatan menjelaskan tentang besarnya perjalanan dari setiap zona.

c. Hubungan antar guna lahan

Ukuran ini berkaitan dengan daya hubung antar zona yang terdiri dari jenis kegiatan tertentu. Untuk mengukur tingkat aksesibilitas dapat dikaitkan antara pola jaringan perangkutan kota dengan potensi guna lahan yang bersangkutan.

Kebijakan mengenai tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi. Ruang merupakan kegiatan yang ditempatkan atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan lainnya.

Bila akses transportasi ke suatu ruang kegiatan (persil lahan) diperbaiki, ruang kegiatan tersebut akan menjadi lebih menarik, dan biasanya menjadi lebih berkembang. Dengan berkembangnya ruang kegiatan tersebut, meningkat pula kebutuhan akan transportasi. Peningkatan ini kemudian menyebabkan kelebihan

beban pada transportasi yang harus ditanggulangi, dan siklus akan terulang kembali bila aksesibilitas diperbaiki.

Meyer dalam bukunya "*Urban Transportaion Planning*", menyimpulkan bahwa sistem interaksi guna lahan dan transportasi tidak pernah mencapai keseimbangan, misalnya populasi sebagai salah satu subsistem selalu berkembang setiap saat mengakibatkan subsistem lainnya akan berubah untuk mengantisipasi kondisi, yang pasti adalah sistem tersebut akan selalu menuju kesetimbangan.

B. Bangkitan dan Pergerakan

Bangkitan pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalu lintas. Bangkitan dan tarikan lalu lintas tergantung pada dua aspek tata guna lahan, yaitu (Tamin, 1997: 60):

- **Jenis Tata Guna Lahan.**

Bahwa jenis guna lahan yang berbeda seperti permukiman, perdagangan, pendidikan mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda pada jumlah arus lalu lintas, jenis lalu lintas, lalu lintas pada waktu yang berbeda.

- **Jumlah aktivitas dan intensitas pada tata guna lahan.**

Bahwa bangkitan pergerakan tidak hanya beragam disebabkan oleh jenis tata guna lahan, tetapi juga oleh tingkat aktivitasnya. Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan, semakin tinggi pergerakan arus lalu lintas yang dihasilkan.

Sementara itu Martin menyatakan bahwa bangkitan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor (Martin dalam Warpani, 1990: 111):

- (1) Maksud Perjalanan, merupakan ciri khas sosial suatu perjalanan. Misalnya ada yang bekerja, sekolah, dan sebagainya;
- (2) Penghasilan Keluarga, penghasilan merupakan ciri khas lain yang bersangkutan dengan perjalanan seseorang. Perubahan ini kontinu walaupun terdapat beberapa golongan penghasilan. Penghasilan keluarga berkaitan erat dengan pemilihan kendaraan;
- (3) Pemilihan Kendaraan, yang berkaitan dengan perjalanan perorangan (per unit rumah) dalam pemilihan moda dan karakteristik penduduk;
- (4) Guna Lahan di tempat asal, merupakan ciri khas fisik yang dapat diukur. Mempelajari tata guna lahan adalah cara yang baik untuk mempelajari lalu-lintas sebagai akibat adanya kegiatan selama hal tersebut terukur, konstan, dan dapat diramalkan;
- (5) Jarak dari pusat kegiatan, yang berkaitan dengan kepadatan penduduk dan pemilihan moda;
- (6) Jauh Perjalanan, adalah ciri khas alami yang dapat dijadikan parameter dalam menentukan peruntukan lahan;
- (7) Moda Perjalanan, merupakan sisi lain dari maksud perjalanan yang dapat digunakan untuk mengelompokkan macam perjalanan. Setiap moda mempunyai kekhususan dalam transportasi kota dan mempunyai beberapa keuntungan di samping sejumlah kekurangan;
- (8) Penggunaan Kendaraan, dapat dinyatakan dengan jumlah orang per kendaraan;

- (9) Guna Lahan di tempat tujuan, pada hakekatnya tidak jauh berbeda dengan guna lahan ditempat asal;
- (10) Saat, terutama menentukan volume lalu lintas pada jam-jam tertentu dengan kepadatan yang berbeda.

2.4 Persepsi Pengguna Lahan sebagai Pendekatan untuk Mengetahui Nilai Lahan akibat Pembangunan Jalan

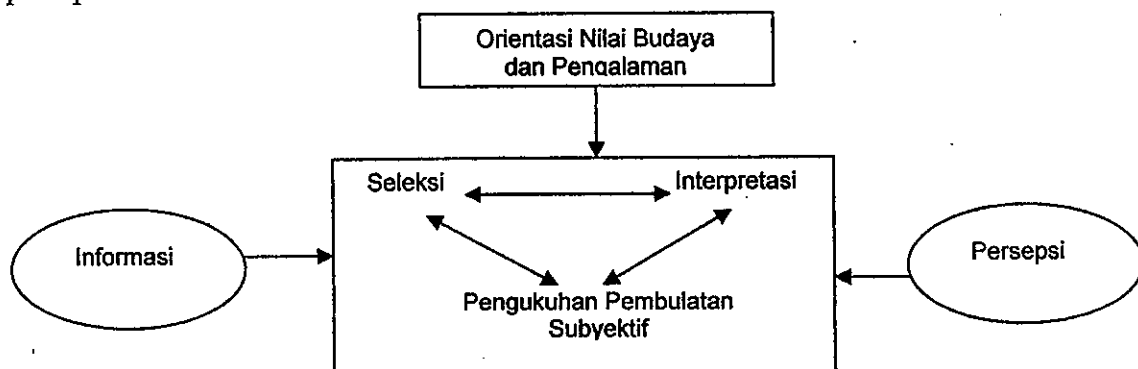
Persepsi adalah proses kategorisasi organisme yang dirangsang oleh suatu masukan tertentu (objek diluar peristiwa) dan organisme itu berespon dengan menghubungkan masukan itu dengan salah satu kategori yang tepat sehingga ia dapat mengenali atau memberi arti terhadap masukan itu. Dengan demikian persepsi juga bersifat inferensial (menarik kesimpulan). Selain itu persepsi juga berarti proses di mana kita mengorganisasi dan menafsirkan pola stimulus dalam lingkungan (Atkinson, 1996: 201). Menurut Boedjo, persepsi dapat diartikan sebagai pengamatan yang secara langsung dikaitkan dengan suatu makna. Proses yang melandasi persepsi berawal dari adanya informasi dan lingkungan. Tidak semua rangsang (informasi) diterima dan disadari oleh individu, melainkan diseleksi berdasarkan orientasi nilai yang dimilikinya dan juga pengalaman pribadi (Boedjo, 1986: 8).

Pengertian lain dari persepsi adalah pengalaman tentang objek, peristiwa, atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Persepsi memberikan makna pada stimulasi inderawi dan dipengaruhi oleh banyak hal. Secara garis besar variabel yang mempengaruhi tersebut dapat dibedakan menjadi dua faktor, yaitu (Rachmat, 1996: 51):

1. variabel struktural, yaitu faktor-faktor yang terkandung dalam rangsang fisik dan proses neurofisiologik. Apabila stimuli yang kita terima tidak lengkap, kita akan mengisinya dengan interpretasi yang konsisten dengan rangkaian stimuli yang kita persepsi.
2. variabel fungsional, yaitu faktor-faktor yang terdapat dalam diri si pengamat seperti kebutuhan (*needs*), suasana hati (*moods*), pengalaman masa lalu dan sifat-sifat individu lainnya.

Kekurangan yang melekat pada informasi dilengkapi sendiri oleh individu baik melalui imajinasi maupun pikiran dan nalar untuk memperoleh suatu keutuhan dan kebulatan yang bermakna keseluruhan informasi yang telah membulat dan menjadi sesuatu yang utuh. Kemudian diberi tafsiran (interpretasi makna) atas dasar orientasi nilai dan pengalaman pribadi individu. Keluaran keseluruhan proses ini ialah penghayatan.

Antara seleksi, pembulatan, dan tafsiran terjadi hubungan ketergantungan dari orientasi nilai dan pengalaman pribadi. Proses persepsi dapat digambarkan seperti pada **Gambar 2.8** berikut:



Sumber: Boedoyo, 1996: 7

GAMBAR 2.8
PROSES TERJADINYA PERSEPSI PADA MASYARAKAT

Persepsi berbeda dengan berpikir dan terdapat empat aspek yang dapat membedakannya, yaitu:

- Hal yang diamati dari sebuah rangsang bervariasi tergantung pola dari keseluruhan di mana rangsang tersebut menjadi bagiannya.
- Persepsi bervariasi dari orang ke orang dan dari waktu ke waktu.
- Persepsi bervariasi tergantung dari arah (fokus) alat-alat indera.
- Persepsi bervariasi berkembang ke arah tertentu dan sekaligus terbentuk kecenderungan yang biasanya akan menetap.

Berdasarkan pertimbangan di atas pendekatan persepsi pengguna lahan digunakan untuk mengetahui nilai lahan disepanjang koridor rencana Jalan Lingkar Utara Kota Tegal. Selain itu, pendekatan persepsi pengguna lahan dilakukan berdasarkan pertimbangan bahwa baik perorangan atau kelompok masyarakat selalu mempunyai nilai-nilai tertentu terhadap penggunaan setiap jengkal lahan (Yunus, 2000: 175). Nilai-nilai yang hidup di dalam persepsi perorangan atau kelompok tersebut menimbulkan suatu perilaku manusia yang mempengaruhi dalam tahapan memutuskan sesuatu yang dianggap sesuai dan tepat untuk dilaksanakan yang dalam hal ini adalah memutuskan jenis penggunaan lahan, besaran dan sebaran ruang (lokasi) dari penggunaan lahannya.

2.5. Variabel Penentu Harga Lahan

Harga lahan akan dipengaruhi oleh berbagai faktor, yang dapat dikelompokkan dalam 2 kelompok yaitu faktor makro ekonomi dan faktor mikro ekonomi. Dalam bagian ini akan membahas variabel-variabel yang mempengaruhi harga lahan perkotaan, baik variabel yang telah ditetapkan dalam UU No.12 Tahun

1985 dan UU No. 12 Tahun 1995 maupun berbagai variabel lainnya yang ditemukan dalam teori “tentang harga lahan kota dari berbagai literatur.

Penentu harga lahan kota dalam sistem PBB (NJOP) menurut peraturan perundangan tersebut diatas ditentukan berdasarkan 3 variabel utama yaitu: letak atau lokasi, kelas jalan dan kondisi lingkungan sekitar (pemanfaatan lahan dari bumi bersangkutan)

Dalam sistem PBB yang dimaksud dengan letak/lokasi adalah posisi obyek pajak (bumi) terhadap fungsi-fungsi kegiatan kota dan letak terhadap kelas jalan. sedangkan yang dimaksud dengan kelas jalan adalah pembedaan kelas jalan . Kelas jalan dalam PBB dibagi ke dalam 4 kelas jalan yaitu: jalan protokol, jalan kelas Kelurahan, jalan kelas kampung dan jalan kelas kompleks. Tetapi pembahasan kelas jalan dalam sistem PBB belum menggunakan kriteria yang jelas apakah berdasarkan pada kualitas jalan atautkah pada fungsi jalan, jika berdasarkan pada fungsi jalan maka kelas jalan dibagi menurut fungsi jalan dalam sistem perkotaan. Semakin tinggi kontribusi jalan dalam sistem aktivitas kota, maka semakin tinggi kelas jalannya. Faktor ketiga yang berkaitan dengan penilaian harga lahan (NJOP) adalah kondisi lingkungan dari bumi bersangkutan. Kondisi bumi dapat dianalogikan dengan penggunaan lahan pada bumi bersangkutan. Kelemahan utama sistem penilaian lahan dalam PBB adalah masih lemahnya kriteria-kriteria variabel dan juga masih belum adanya masukan dari variabel-variabel lain yang seharusnya menjadi pertimbangan dalam penentuan harga lahan.

2.6 Rangkuman Tinjauan Teoritis Keterkaitan Jaringan Jalan dengan Harga Lahan

Lahan menurut Sugandhy adalah permukaan bumi tempat berlangsungnya berbagai aktivitas. Lahan merupakan sumber daya alam yang terbatas, yang dalam penggunaannya memerlukan penataan, penyediaan, dan peruntukannya secara berencana untuk maksud-maksud penggunaan bagi kesejahteraan masyarakat (Sugandhy dalam Pangarso, 2001: 16). Keterkaitan antara lahan dengan penggunaan-penggunaan lain di atasnya, menunjukkan bahwa terdapat keterkaitan antara lahan dan aktivitas manusia.

Penggolongan jenis penggunaan lahan penelitian ini didasarkan pada kesamaan bentuk aktivitas pada setiap penggunaan lahan, yaitu:

- Guna lahan permukiman
- Guna lahan industri
- Guna lahan perdagangan dan jasa komersial
- Guna lahan intitusi (kantor pemerintahan dan pelayanan umum)
- Lahan tidak terbangun (pertanian, lahan kosong, area perairan, dan kuburan).

Baik disadari atau tidak, secara ekspilisit atau implisit, bagi individu ataupun kelompok individu, dalam kiprahnya di daerah perkotaan akan selalu mengakibatkan terjadinya pola penggunaan lahan tertentu. Pola perilaku manusia dapat diamati dari sistem-sistem kegiatan yang dilaksanakan baik oleh perorangan maupun badan-badan swasta dan pemerintahan (Yunus, 2000: 175). Keterkaitan antara lahan dengan penggunaan-penggunaan lain di atasnya, menunjukkan bahwa terdapat keterkaitan antara lahan dan aktivitas manusia. Pola penggunaan lahan menggambarkan suatu sistem aktivitas. Sistem aktivitas terbentuk oleh kegiatan

sehari-hari individu, rumah tangga, perusahaan, dan institusi pada suatu kota (Chapin, 1995: 197-198).

Dalam proses pembangunan kota, yang membawa perubahan dalam sistem aktivitas, mengakibatkan perubahan struktur penggunaan lahan melalui proses perubahan penggunaan lahan kota. Secara umum, perubahan penggunaan lahan memiliki pengertian sebagai suatu penggunaan baru atas lahan yang berbeda dengan sebelumnya. Perubahan suatu jenis guna lahan ke guna lahan lainnya atau konversi lahan merupakan tindak lanjut penyesuaian penggunaan lahan penggunaan lahan dalam fungsinya sebagai ruang kota. Kebijakan pemerintah merupakan faktor penyebab utama pada proses perubahan penggunaan lahan kota-kota di Indonesia. Kebijakan pemerintah ini dapat berupa kebijakan langsung seperti rencana penggunaan lahan maupun kebijakan tidak langsung seperti kebijakan ekonomi makro atau tentang perpajakan. Guna lahan dapat mengidentifikasi kegiatan perkotaan di setiap zona yang bersangkutan. Setiap zona dapat dicirikan dengan tiga ukuran, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan, dan aksesibilitas antar guna lahan (Warpani, 1990: 74-77).

Perencanaan transportasi dibutuhkan sebagai konsekuensi dari pertumbuhan kondisi lalu lintas dan perluasan wilayah. Pertumbuhan wilayah kota perlu direncanakan jika diketahui atau diharapkan bahwa penduduk di suatu tempat akan bertambah dan berkembang pesat dan juga jika tingkat pertumbuhan penduduk meningkat, karena hal ini mengakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan dan perumahan. Kemudian kondisi lalu-lintas perlu ditinjau kembali, apabila kepadatan

dan kemacetan di jalan meningkat serta sistem pergerakan dalam suatu wilayah tidak ekonomis lagi.

Pada pemanfaatan lahan skala kecil sampai sedang sepanjang Jalan Lingkar, masalah yang ditimbulkan pemanfaatan lahan terhadap transportasi lebih banyak pada dampak langsung aktivitas pengguna lahan terhadap lalu-lintas. Pada Jalan Lingkar di tepi kota, rendahnya kecepatan kendaraan selain diakibatkan oleh banyaknya simpang (akses), juga disebabkan oleh naik turunnya penumpang kendaraan umum, pejalan kaki yang menyeberang jalan, bongkar-muat barang, dan kendaraan yang keluar-masuk lahan. Sedangkan pada pemanfaatan lahan dengan skala yang lebih besar, masalah yang ditimbulkan lebih banyak pada dampak dari jumlah lalu-lintas kendaraan yang dibangkitkan terhadap kapasitas jaringan jalan (rasio V/C). Pergerakan kendaraan keluar-masuk lahan sangat mempengaruhi kecepatan kendaraan menerus, terutama pada Jalan Lingkar dua jalur tanpa jalur lambat, karena kendaraan yang harus menunggu untuk masuk/keluar lahan menutupi lajur jalan dan menghalangi pergerakan pada jalur yang bersangkutan. Kondisi demikian juga terjadi pada jalan akses yang tidak memadai di kompleks perumahan.

Interaksi guna lahan dan transportasi merupakan interaksi yang sangat dinamis dan kompleks. Interaksi ini melibatkan berbagai aspek kegiatan serta berbagai kepentingan. Perubahan guna lahan akan selalu mempengaruhi perkembangan transportasi dan sebaliknya. Didalam kaitan ini, Black menyatakan bahwa pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. Sedangkan

setiap perubahan guna lahan dipastikan akan membutuhkan peningkatan yang diberikan oleh sistem transportasi dari kawasan yang bersangkutan (Black, 1981).

Konsep dasar dari interaksi atau hubungan antara tata guna lahan dan transportasi adalah aksesibilitas (Hanson, 1995: 307). Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susahnya” lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black dalam Tamin, 1997: 52).

Bangkitan pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalu lintas. Bangkitan dan tarikan lalu lintas tergantung pada dua aspek tata guna lahan, yaitu jenis tata guna lahan serta jumlah aktivitas dan intensitas pada tata guna lahan (Tamin, 1997: 60). Martin menyatakan bahwa bangkitan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: Maksud Perjalanan, Penghasilan Keluarga, Pemilikan Kendaraan, Guna Lahan di tempat asal, Jarak dari pusat kegiatan, Jauh Perjalanan, Moda Perjalanan, Penggunaan Kendaraan, Guna Lahan di tempat tujuan, dan Saat perjalanan.

Berdasarkan apa yang telah terjadi di berbagai kota, perkembangan fisik kota yang dipengaruhi oleh struktur jaringan transportasi dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu perkembangan fisik yang dipengaruhi struktur jaringan jalan linier, struktur

jaringan grid, struktur jaringan ring-radial. Umumnya kota dengan bentuk jaringan transportasi linier memiliki dua kutub pertumbuhan yang kuat di sepanjang jalan sehingga perkembangan kawasan terbangun secara pesat terjadi di sepanjang jalan penghubung kedua pusat kota yang mempunyai kekuatan/potensi tersebut.

Perkembangan fisik kota yang dipengaruhi struktur jaringan grid biasanya di setiap selnya terjadi aktivitas yang beragam dengan kawasan terbangun yang beragam di sekitarnya sebagai wadah aktivitas yang terjadi. Pada setiap sel terdiri dari perumahan, industri, daerah komersial, dan ruang terbuka.

Struktur jaringan transportasi *ring-radial* mempengaruhi perkembangan fisik kota dengan sebuah jalan lingkar yang melingkupi kota. Pusat kotanya berada pada tengah-tengah atau titik konvergen (titik kumpul) dari jaringan-jaringan jalan yang dihubungkan jalan lingkar. Dengan pola ini kawasan terbangun yang berkembang pesat adalah di sekitar titik pertemuan antara jalan lingkar dan jalan utamanya. Perkembangan ke arah pinggiran akan memunculkan bentuk-bentuk zona sosial-ekonomi yang terpisah antara golongan pendapatan rendah, menengah, dan pendapatan tinggi.

Pembangunan suatu areal lahan akan menyebabkan timbulnya lalu-lintas yang akan mempengaruhi prasarana transportasi. Sebaliknya, adanya prasarana transportasi yang baik akan mempengaruhi pola pemanfaatan lahan. Interaksi antara tata guna lahan dengan transportasi tersebut dipengaruhi oleh peraturan dan kebijakan. Dalam jangka panjang, pembangunan prasarana transportasi ataupun penyediaan sarana transportasi dengan teknologi modern akan mempengaruhi bentuk dan pola tata guna lahan sebagai akibat tingkat aksesibilitas yang meningkat (Tamin,

1997: 360). Berdasarkan pandangan tersebut dapat dikatakan bahwa pola jaringan jalan dapat/sangat mempengaruhi perkembangan guna lahan.

Interaksi seperti dikemukakan tersebut menunjukkan bahwa bekerjanya sistem interaksi guna lahan dan transportasi sangat dinamis dan melibatkan unsur-unsur lain sebagai pembentuk watak setiap komponen seperti pada komponen guna lahan terliput adanya unsur kependudukan, sosial ekonomi, ekonomi wilayah, harga lahan dan sebagainya. Implikasi dari perubahan atau perkembangan sistem aktivitas adalah meningkatnya kebutuhan prasarana dan sarana dalam bentuk pemenuhan kebutuhan aksesibilitas. Peningkatan aksesibilitas ini selanjutnya akan memicu berbagai perubahan guna lahan.

dalam studi ini tidak semua pengguna diwilayah studi menjadi responden dengan pertimbangan keterbatasan waktu, biaya dan tenaga sehingga dilakukan pengambilan sampel (Random Sampling) yaitu pengambilan sampel yang setiap anggota dari populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi anggota sampel sehingga hasilnya dapat menggambarkan kondisi umum (Sudjana 1996;168)

Sampling purpose ini disebut juga sampel pertimbangan yang pengambilan sampel serta penentuan variabel dilakukan berdasarkan pertimbangan perorangan / peneliti (Kartono,1992). Untuk pengambilan sampel serta penentuan variabel tidak ada aturan yang ketat secara mutlak menentukan berapa persen sampel harus diambil dari populasi, dengan pertimbangan tersebut dianggap sampel dan variabel yang digunakan dapat mewakili karakteristik di wilayah populasi.

BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH KOTA TEGAL

3.1 Kebijakan Pengembangan Wilayah dan Kota

3.1.1 Kebijakan Pengembangan Kawasan Bregas

Pembangunan dengan menitikberatkan pada pertumbuhan, dilakukan dengan mengalokasikan pembangunan pada daerah-daerah yang pertumbuhan dan perkembangan pembangunannya tinggi. Daerah yang termasuk kategori tersebut adalah daerah jalur pantura jalan arteri Jakarta Semarang. Strategi pengembangan pusat-pusat pertumbuhan utama (*growth pole*), yaitu diarahkan dengan memberikan alokasi pembangunan pusat-pusat pertumbuhan, dalam hal ini kota-kota sebagai generator dan percepatan pertumbuhan. Strategi untuk menyebarkan pusat-pusat pertumbuhan, antara lain *Comurbation Development*, *Small Town Development* dan *Secondary Cities Development*, yaitu salah satu usaha untuk mengurangi ketimpangan dan masalah-masalah yang ditanggung oleh kota utama, dengan mendorong pembangunan juga dialokasikan di kota-kota sekitar kota utama dan kota menengah atau kota kecil lainnya

3.1.1.1 Strategi Pengembangan Kawasan Bregas

a. Hierarki Kota

Dengan melihat hirarki kota di wilayah ini strategi pengembangan kota diarahkan untuk lebih memantapkan dan memperjelas hirarki yang sudah ada untuk menghindari ke-primacy-an kota yang berperan sebagai pusat pertumbuhan wilayah. Hal ini dapat dicapai dengan mengembangkan kota kecil dan menengah dan

mempunyai potensi untuk berkembang, terutama yang berlokasi di dekat pusat pertumbuhan wilayah sebagai contoh Margadana, Slawi, Bumiayu.

b. Konstelasi Kota

Untuk lebih dapat pemeratakan pembangunan di Jateng, maka alternatif pembangunan pertumbuhan dialokasikan pada daerah-daerah yang tingkat perkembangan pembangunannya tinggi. Kota Tegal merupakan generator untuk percepatan pertumbuhan, yang secara fungsional mempunyai akses ke kota-kota orde dibawahnya.

Diterapkan pusat pertumbuhan diharapkan agar supaya tidak terjadi tumpang tindih fungsi pelayanan masing-masing kota yang mungkin menyebabkan kurang berfungsinya kegiatan kota secara optimal dan terjadi integrasi spasial skala lokal diantara. kota-kota tersebut.

3.1.1.2 Rencana Pengembangan Kawasan Bregas

Dalam RTRW dan penjabaran dokumen tata ruang, dijelaskan beberapa hal yaitu mengenai strategi umum pengembangan strategi dan rencana pengembangan Kawasan Strategis Bregas.

a. Strategi Pengembangan Wilayah Belakang dan Konsep Agropolitan

Proses produksi di pedesaan yang merupakan kunci dasar pengembangan wilayah harus diperkuat dengan keterkaitan jaringan desa-desa sebagai penopang terselenggaranya industrialisasi pedesaan yang merupakan proses pemanfaatan produk-produk pertanian, pengembangan agroindustri Maupun pengembangan sentra-sentra industri rumah tangga.

b. Strategi Pengembangan Pusat Pertumbuhan Utama

Pusat-pusat pertumbuhan Brebes-Tegal-Slawi (BREGAS) merupakan tiga daerah interland yang masing-masing mempunyai peran dan fungsi sebagai berikut:

Brebes : Pengembangan perhubungan, perdagangan hasil pertanian

Tegal : Pengembangan perclagangan dan jasa, industri

Slawi : Pengembangan pertanian, pariwisata

Ketiga pusat tersebut sudah cukup berkembang dengan baik, hanya saja diperlukan stimulan untuk akselerasi pengembangan masing-masing pusat terkait dan tidak sendiri-sendiri.

c. Strategi Pengembangan Sub Pusat

Strategis pengembangan sub pusat yang berada di Kawasan Strategis Bregas adalah sebagai berikut:

1. Sub Pusat pengembangan pusat kedua di antara pusat-pusat pengembangan yang meliputi sub pusat Margadana, Burmiayu. Dari sub pusat tersebut dikembangkan untuk mengembangkan peran sebagai berikut :
2. Sub Pusat Margadana secara alami berkembang cukup baik dengan adanya terminal A yang memiliki akses transportasi baik ke arah Jawa Barat maupun ke arah timur menuju Semarang.

d. Strategi Pengembangan Koridor

Kawasan koridor yang menghubungkan pusat-pusat dan sub pusat di Kawasan Strategis Bregas meliputi :

- Kawasan Brebes - Purwokerto
- Kawasan Tegal - Pekalongan

- Kawasan Slawi – Purwokerto

Strategi yang dicoba dikembangkan pada masing-masing koridor adalah:

- (1) Kawasan Brebes -Purwokerto, memiliki peran sebagai koridor pertanian
- (2) Kawasan Tegal - Pekalongan, memiliki peran sebagai koridor industri, perdagangan dan jasa.
- (3) Kawasan Slawi - Purwokerto, dengan peran sebagai koridor pertanian

e. Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Bregas

Tegal sebagai pusat industri dan perdagangan, yang terkait dengan wilayah dibelakangnya dan didukung oleh sektor pertanian Adanya dukungan dari prasarana sarana yang berskala nasional yang tersedia seperti jalur jalan, kereta api, pelabuhan dan sebagainya, menjadikan Tegal berpotensi sebagai daerah pertumbuhan cepat.

3.1.2. Kebijakan Penataan Ruang di Kota Tegal

Fungsi dan peranan Kota Tegal sesuai dengan RUTRK tahun 1993 - 2004 adalah sebagai berikut: (1) Pusat pemerintahan, (2) Perdagangan dan jasa, (3) Industri, (4) Perikanan, (5) Perhubungan

Berdasarkan fungsi tersebut Kota Tegal memiliki hubungan fungsional yang memiliki daya tarik bagi wilayah hinterlandnya. Dalam arahan kebijakan struktur tata ruang Kota Tegal telah ditetapkan (7) bagian wilayah kota (BWK), yaitu:

- (1) BWK A, dengan fungsi sebagai Kawasan Pesisir . Bagian Wilayah Kota ini merupakan BWK paling utara dari keseluruhan BWK yang direncanakan, dan langsung berbatasan dengan laut Jawa. Wilayahnya meliputi sepanjang pesisir pantai utara yang membentang dari arah barat ke timur, dengan arah ke selatan

berbatasan dengan rencana jaringan jalan regional lingkaran utara dengan luas mencapai 632,10 Ha. Komponen kegiatan utama yang mendukungnya adalah kegiatan kemaritiman, rekreasi dan perikanan darat (tambak).

- (2) BWK B, dengan fungsi sebagai Kawasan Perumahan Padat. Bagian Wilayah Kota ini terletak di Wilayah Kota lama bagian barat. Dengan luas mencapai 323,90 Ha, BWK ini didukung oleh komponen kegiatan utama kota berupa kawasan perumahan dengan kepadatan tinggi dan kawasan perdagangan serta jasa pelayanan dengan skala pelayanan kota.
- (3) BWK C, berfungsi sebagai Kawasan Pusat Kegiatan Baru. Dengan luas 835,60 Ha. Bagian Wilayah Kota ini berada di wilayah pengembangan (perluasan) bagian utara. Komponen kegiatan utama kota mendukung keberadaan BWK ini adalah pusat kegiatan sosial-budaya dengan skala pelayanan kota dan kegiatan industri positif.
- (4) BWK D, berfungsi sebagai Kawasan Pusat Kegiatan Lama. Dengan fungsi tersebut, Bagian Wilayah Kota yang terletak di Wilayah Kota lama ini, yang luasnya mencapai 215,10 Ha. Didukung oleh kegiatan utama kota berupa pusat kegiatan ekonomi skala kota, pusat kegiatan pemerintahan dan kegiatan industri non polutif.
- (5) BWK E, yang berfungsi sebagai Kawasan Perumahan Pinggiran. Bagian Wilayah Kota ini merupakan BWK paling barat dari keseluruhan rencana pembagian BWK kota yang ada. BWK yang mempunyai luas 560,20 Ha ini terletak di wilayah pengembangan (perluasan) dan didukung oleh kegiatan utama kota













berupa kawasan perumahan dengan kepadatan rendah yang dilengkapi dengan fasilitas pendukung setingkat pelayanan BWK dan lingkungan.

- (6) BWK F, yang berfungsi sebagai Kawasan Perumahan Padat. Bagian Wilayah Kota ini seperti halnya BWK B dan D terletak di wilayah Kota lama, namun berada di bagian selatan. Dengan fungsi tersebut maka BWK yang mempunyai luas 366,40 Ha ini didukung oleh kegiatan utama kota berupa kawasan perumahan-perumahan dengan kepadatan tinggi.
- (7) BWK G, dengan fungsi sebagai Kawasan Perumahan Sedang. Bagian Wilayah Kota ini terletak di wilayah pengembangan (perluasan) sebelah selatan. BWK yang merupakan BWK paling selatan dari keseluruhan pembagian BWK yang direncanakan ini mempunyai luas 925,7 Ha dan didukung oleh kegiatan utama kota berupa kawasan perumahan dengan kepadatan sedang yang dilengkapi dengan fasilitas pendukung, setingkat pelayanan BWK dan lingkungan.

GAMBAR

PETA BWK KOTA TEGAL

KETERANGAN

-  Bandara
-  Jalan Nasional
-  Jalan Provinsi
-  Jalan Kecamatan
-  Jalan Desa
-  Jalan Air
-  Saluran Irigasi
-  Saluran Drainase
-  Batas Wilayah
-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa
-  Badan Air

SKALA

No. Gambar
No. Halaman

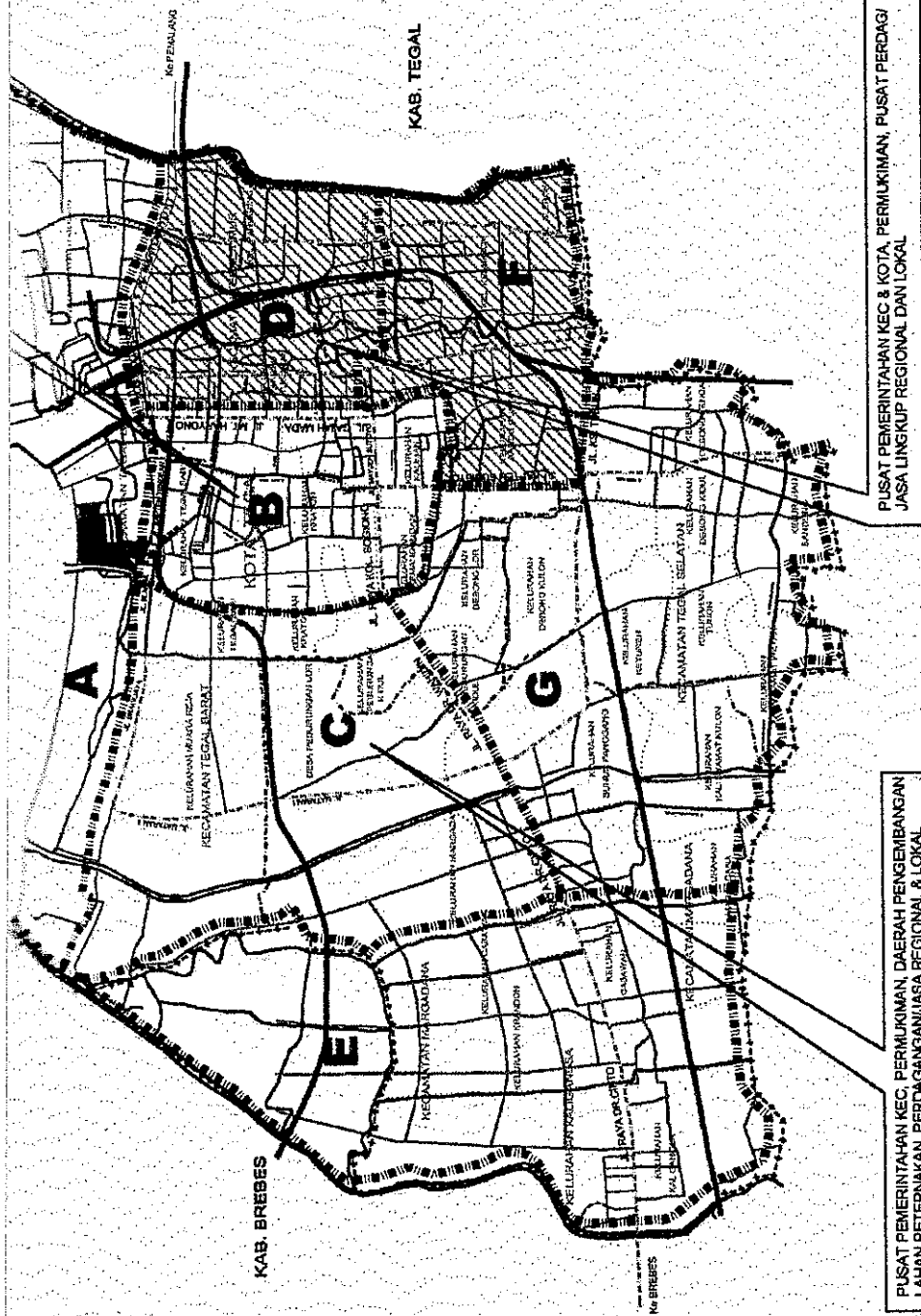


SCALE

0 100 200 400
78

SUMBER


BAPPEDA KOTA TEGAL
PROPINSI JAWA TENGAH



GAMBAR

PETA BWK KOTA TEGAL

KETERANGAN

-  Bandara
-  Jalan Nasional Kota Tegal
-  Jalan Provinsi
-  Jalan Kecamatan
-  Jalan Desa
-  Jalan Air
-  Jalan Saluran Irigasi
-  Jalan Saluran Pembuangan
-  Jalan Saluran Pembuangan
-  Jalan Saluran Pembuangan
-  Jalan Saluran Pembuangan
-  Jalan Saluran Pembuangan

SKALA

No. Gambar

No. Halaman

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

77

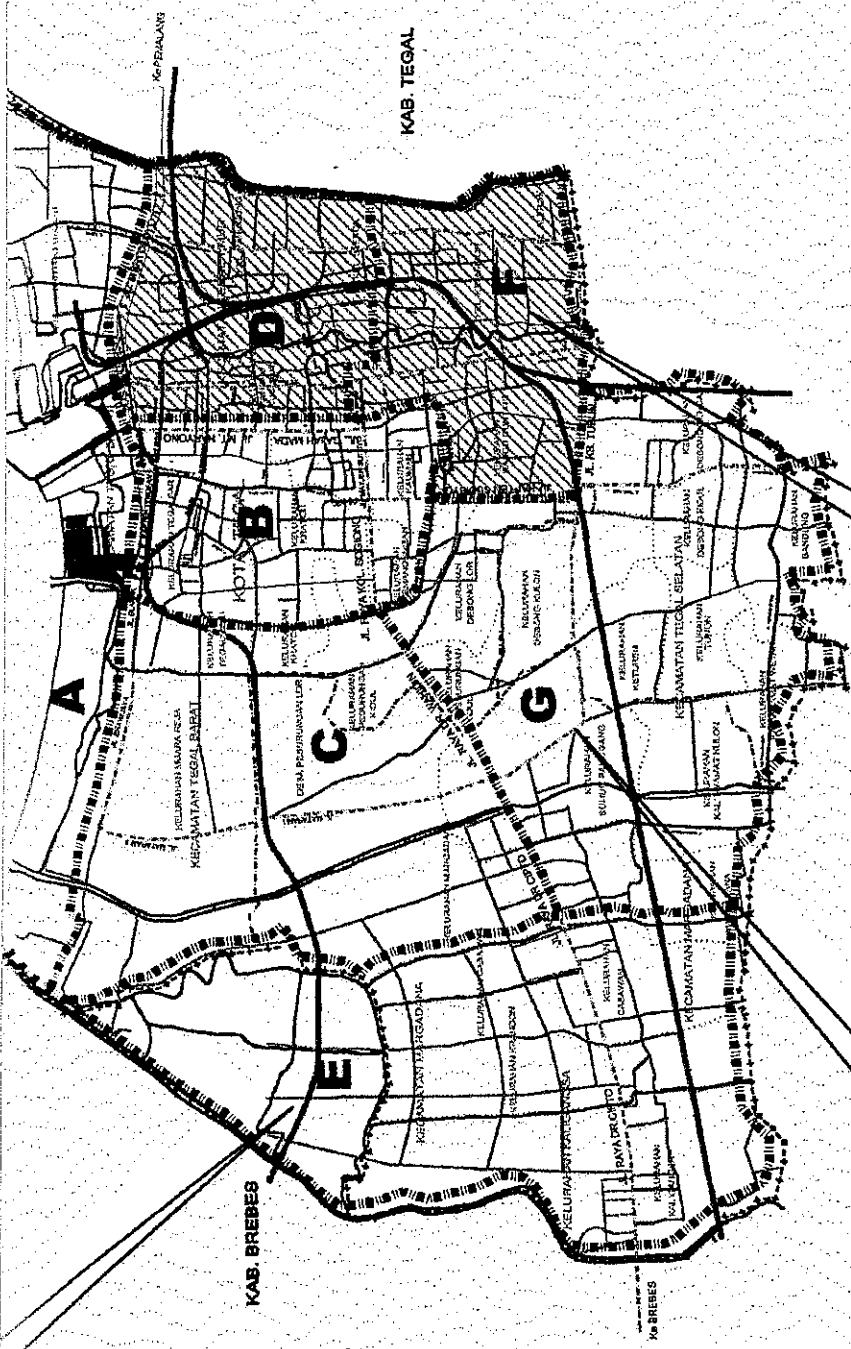
77

77

77

SUMBER

BAPPEDA KOTA TEGAL
PROPINSI JAWA TENGAH



PUSAT PEMERINTAHAN KEC. PERMUKIMAN, INDUSTRI KECIL, PERDAGI
JASA LINGKUP REGIONAL DAN LOKAL

PUSAT PEMERINTAHAN KEC. PERMUKIMAN, DAERAH PENGEMBANGAN,
LAYAN PERTANIAN, PERDAGANGAN HASIL BUMI LINGKUP LOKAL

3.1.2.1 Rencana Struktur Jalan

Sistem jaringan jalan yang ada di Kota Tegal serta perkembangannya dipengaruhi oleh jalan nasional (Pantura) yang melalui atau membelah Kota Tegal. Sistem jaringan jalan yang ada jika di kelompokkan dalam suatu jenis sistem termasuk semi radial dengan bentuk dan pola jaringan jalan yang mengarah ke pusat kota. Pembentukan pola jaringan jalan dengan sistem semi radial didukung dengan perencanaan jalan lingkar utara dan selatan yang semakin memperjelas pola semi radial tersebut dimana fungsi dari jalan-jalan tersebut serta pengembangannya adalah sebagai berikut:

- (1) Rencana jalan lingkar utara dan selatan, yang merupakan jaringan jalan regional dengan diklasifikasi jalan merupakan jalan arteri primer dengan lebar ROW 40 meter untuk daerah kebun dan tambak serta minimal ROW 30 meter untuk daerah pemukiman dengan menerapkan peraturan akses langsung terbatas. Rencana jaringan jalan lingkar utara merupakan hasil koordinasi rencana pengembangan perkotaan dengan Kabupaten Brebes, dimana rencana jaringan jalan regional tersebut merupakan kelanjutan dari rencana jaringan jalan regional lintas utara yang membentang diutara Kabupaten Brebes sampai ke desa Muarareja dan menyambung dengan jalan regional yang menuju ke Semarang dimana sekarang melewati depan wilayah Pelabuhan Kota Tegal. Sedangkan jalan lingkar utara selatan direncanakan mulai dari pertigaan jalan regional sebelah timur (yang menuju ke Semarang) dengan jalan Perintis Kemerdekaan, terus melewati kelurahan Slerok hingga menembus di perempatan Jalan Sultan Agung dengan Jalan K.S Tubun.

- (2) Jalan kolektor sekunder yang ada merupakan jalan dengan fungsi sebagai jalan pengumpul. Keberadaan jalan kolektor *existing* dan rencana diharapkan dapat mengembangkan aktifitas yang ada di Kota Tegal baik aktivitas sosial, ekonomi dan fisik.
- (3) Jalan arteri sekunder yang ada dari barat ke timur dengan memanfaatkan jalan regional yang ada dan dari arah utara ke selatan sepanjang Jalan Veteran, Jalan A. Yani, Jalan Diponegoro, Jalan AR Hakim sampai dengan perempatan Jalan Sultan Agung dan K.S Tubun.

3.1.2.2 Rencana Alokasi Penggunaan Ruang

Konsep pengembangan tata ruang Kota Tegal yang dipilih adalah konsep pengembangan dipercepat dan ditingkatkan kualitasnya. Pembentukan struktur tata ruang yang diinginkan melalui konsep tersebut diwujudkan dengan pengaturan lokasi kegiatan-kegiatan ekonomi dan sosial kota.

Di dalam menentukan luas setiap rencana penggunaan lahan, dasar yang dipergunakan adalah hasil prakiraan kebutuhan ruang untuk masing-masing kegiatan perkotaan di Kota Tegal. Sedangkan untuk pengarahannya intensitas masing-masing kegiatan serta lokasi penempatannya, digunakan pertimbangan karakteristik masing-masing kegiatan serta hubungan fungsional antar kegiatan.

Bertolak dari uraian tersebut, maka pada dasarnya rencana tata guna lahan adalah merupakan tatanan besaran ruang dan sebaran dari komponen-komponen kegiatan kota yang telah ada dan dibutuhkan dalam upaya pengembangan rencana pemanfaatan ruang kota di masa mendatang. Wilayah Kota Tegal diketahui meliputi luas areal sebesar 3.850 Ha. Dengan demikian lahan yang tersedia masih tersisa

seluas 1.294,29 Ha. Lahan tersisa tersebut terbagi, menjadi lahan pertanian seluas 553,74 Ha dan lahan cadangan pengembangan yang merupakan lahan penggunaan lain-lain sebesar 740,55 Ha.

3.2 Aktivitas Dan Pemanfaatan Ruang Kota Tegal

3.2.1 Aktivitas Ekonomi

Kondisi perekonomian Kota Tegal selama tahun 2001 mengalami peningkatan, hal ini dibuktikan dengan laju pertumbuhan ekonomi sebesar 5,22 %. Padahal selama tahun 2001 pertumbuhan ekonomi nasional maupun Jawa Tengah masing – masing hanya sebesar 3,50% dan 3,33%. Dengan demikian jika dibandingkan dengan kondisi perekonomian nasional maupun Jawa Tengah, pertumbuhan ekonomi Kota Tegal relatif lebih tinggi.

3.2.1.1 PENDAPATAN DOMESTIK RATA-RATA BRUTO

Secara umum nilai PDRB Kota Tegal atas dasar harga berlaku berasal dari kontribusi hasil kegiatan 8 sektor kegiatan ekonomi yang dimiliki dan dapat dikelola oleh Pemerintah Kota Tegal. Satu – satunya sektor yang tidak bisa dikelola adalah sektor pertambangan. Sementara dari lapangan usaha sektor angkutan khususnya pada sub sektor jasa penunjang komunikasi tidak menghasilkan pendapatan. Perkembangan nilai PDRB yang dicapai Kota Tegal dari pengelolaan 8 sektor kegiatan ekonomi pada Tahun 2001 atas dasar harga berlaku sebesar 948.945,791 juta rupiah dan atas dasar harga konstan 1993 sebesar 377.701,804 juta rupiah. Selama kurun waktu 8 tahun terakhir dari tahun 1993 – 2001 PDRB Kota Tegal telah terjadi kenaikan 3,50 kali lipat besarnya PDRB (tahun 1993 = 270.980,839 juta rupiah) dan secara riil (konstan) hanya naik 1,39 kali lipat dari tahun 1993 tersebut.

Sedangkan untuk tahun 2001 nilai PDRB Kota Tegal atas dasar harga konstan mencapai nilai Rp. 377.701.804 dengan penyumbang terbesar berturut – turut adalah sektor perdagangan sebesar 22,75 %, kemudian sektor industri sebesar 20,33 % serta sektor penyumbang terkecil adalah sektor air bersih dan listrik sebesar 2,62 % dari seluruh hasil produksi sektor lapangan usaha.

TABEL III.1
PDRB ATAS DASAR HARGA BERLAKU & KONSTAN 1993 SERTA
PERKEMBANGANNYA DI KOTA TEGAL TAHUN 1997-2001

TAHUN	PDRB ADH BERLAKU		PDRB ADH KONSTAN 1993	
	Nilai (ribuan rupiah)	Perkembangan (%)	Nilai (ribuan rupiah)	Perkembangan (%)
1997	479.520.078,30	176,98	352.103.190,30	129,94
1998	669.053.923,80	246,90	334.521.346,20	123,45
1999	701.551.339,80	258,89	341.508.558,80	126,03
2000	798.921.081,16	294,83	358.969.475,60	132,47
2001	948.945.790,62	350,19	377.701.804,26	139,38

Sumber : Pendapatan Regional Kota Tegal 2001

TABEL III.2
PDRB ATAS DASAR HARGA BERLAKU KOTA TEGAL
TAHUN 1997-2001 (RIBUAN RUPIAH)

Lap Usaha	1997	1998	1999	2000	2001	%
Pertanian	54.318.521,10	90.450.352,50	98.297.037,90	113.564.463,64	151.473.956,59	15,96
Pertambangan	0	0	0	0	0	0
Industri	90.566.366,90	139.605.038,10	146.981.252,50	169.642.378,84	198.763.931,19	20,94
Listrik, Air Bersih	8.466.337,40	11.178.439,90	13.394.629,70	15.302.459,05	17.852.556,46	1,88
Bangunan	38.346.144,30	46.461.715,50	48.847.059,80	54.816.412,00	62.562.311,93	6,59
Perdagangan	114.136.524,70	166.446.006,00	169.849.163,40	189.972.669,50	225.327.357,39	23,74
Angkutan	63.157.397,10	84.228.162,80	88.415.306,20	102.278.646,64	117.358.488,97	12,37
Keuangan	55.415.421,80	59.260.206,10	61.471.238,60	70.276.177,58	79.876.490,88	8,42
Jasa – Jasa	55.113.395,00	71.424.002,90	75.295.651,70	83.067.873,91	95.720.697,21	10,09
PDRB Kota Tegal	479.520.078,30	669.053.923,80	701.551.339,80	798.921.081,16	948.945.790,62	100,00

Sumber : Pendapatan Regional Kota Tegal 2001 dalam Fakta & Analisa RTRW Kota Tegal 2003 – 2013

TABEL III.3
PDRB ATAS DASAR HARGA KONSTAN KOTA TEGAL
TAHUN 1997-2001 (RIBUAN RUPIAH)

Lap Usaha	1997	1998	1999	2000	2001	%
Pertanian	34.788.007,60	34.833.669,50	32.614.106,80	33.968.911,27	38.068.800,05	10,08
Pertambangan	0	0	0	0	0	0
Industri	69.477.109,60	66.580.045,00	69.516.961,50	74.409.256,26	76.798.290,99	20,33
Listrik, Air Bersih	6.841.280,70	7.497.911,60	8.121.988,40	9.367.619,63	9.914.688,61	2,62
Bangunan	27.335.237,30	25.404.185,90	26.514.823,90	27.801.955,60	28.202.528,68	7,47
Perdagangan	81.577.238,60	76.548.327,50	76.548.327,50	81.193.297,10	85.944.198,86	22,75
Angkutan	44.886.552,40	47.089.863,60	48.547.428,30	49.541.783,42	52.688.599,70	13,95
Keuangan	44.381.562,20	32.718.878,80	33.386.756,90	35.097.723,77	37.234.768,83	9,86
Jasa – Jasa	42.816.201,90	44.727.254,20	46.258.163,50	47.588.928,55	48.849.930,54	12,93
PDRB Kota Tegal	352.103.190,30	334.521.346,20	341.508.558,80	358.969.475,60	377.701.804,26	100,00

Sumber : Pendapatan Regional Kota Tegal 2001 dalam Fakta & Analisa RTRW Kota Tegal 2003 - 2013

1. Pertanian

Produksi tanaman pertanian meliputi tanaman pangan, buah, sayuran, peternakan dan perikanan. Untuk pertanian sayuran terbanyak terdapat di Kecamatan Margadana dimana produksinya meliputi tanaman bawang merah, kacang panjang, terung dan kangkung. Selain itu tanaman bawang merah juga terdapat di Kecamatan Tegal Selatan. Kecamatan lain tidak memproduksi komoditi sayuran ini. Namun demikian pada tahun 2000 dan 2001 terlihat penurunan dalam hal luas dan produksi tanaman bawang merah, yaitu dari 900 ha ke 741 ha dan 8238,7 ton ke 6689 ton. Hal ini sangat berbanding terbalik dengan kondisi tahun 1997-1999 yang cenderung mengalami kenaikan. Sementara untuk tanaman sayuran lain cenderung mengalami kenaikan atau justru stabil (tanaman kacang panjang), fluktuasi terbesar terjadi pada tanaman kangkung yang mengalami perubahan cukup besar pada tahun 1999-2001.

2. Peternakan

Peternakan terbagi menjadi ternak sapi perah, domba, kambing, kuda dan kerbau. Peternakan sapi perah dan kambing perah terbanyak terdapat di Kecamatan Tegal Timur dengan jumlah pemilik untuk sapi perah 4 orang dan kambing perah 5 orang. Untuk domba dan kambing kepemilikan terbesar terdapat di Kecamatan Tegal Selatan dengan 90 orang pemilik domba dan 102 orang pemilik kambing. Namun demikian secara umum jumlah ternak di seluruh kecamatan terus mengalami penurunan dari tahun ke tahun yaitu dari 1662 kambing tahun 1997 menjadi 1070 kambing pada tahun 2000. sementara untuk domba dari 2168 domba tahun 1997 menjadi 1479 domba tahun 2000 (Sumber : Dinas Pertanian dan Kelautan Kota Tegal, 2001

3. Perikanan

Secara umum jumlah tangkapan ikan pada semua tempat pelelangan ikan mengalami peningkatan baik dalam produksi maupun nilainya. Namun demikian produksi terbesar terdapat di TPI Pelabuhan, yang dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan. Berbanding terbalik dengan TPI Tegalsari yang justru mengalami penurunan dari tahun 1999 – 2001.

4. Perindustrian

Industri merupakan salah satu tulang punggung utama perekonomian kota Tegal dan membuat Kota Tegal dikenal juga dengan sebutan “Jepangnya Indonesia”. Beragamnya jumlah industri logam ikut pula mendorong munculnya sebutan tersebut. Industri-industri ini menyerap tenaga kerja yang cukup banyak. Pemerintah kota Tegal dalam rangka pengembangan industri, berencana untuk mengembangkan suatu Pusat Informasi Industri & Bisnis yang rencananya berlokasi di Jl. Kolonel Sugiono

3.2.1.2 Pendapatan Per Kapita

Pendapatan per kapita penduduk Kota Tegal berdasarkan harga konstan selama 3 tahun terakhir sejak tahun 1998 – 2000 selalu mengalami peningkatan. Rata – rata peningkatan pendapatan per kapita adalah sebesar 1,98 % per tahun. Sedangkan pada tahun 1999 pendapatan meningkat 1,78 % dari tahun 1998. Tahun 2000 terjadi peningkatan sebesar 4,22 % dan tahun 2001 pendapatan per kapita meningkat sebesar 4,89 % yang merupakan peningkatan terbesar yang dialami.

Sementara untuk pendapatan per kapita atas dasar harga berlaku juga mengalami peningkatan dengan pertumbuhan sebesar 18 %. Tahun 1998 sebesar

2001 meningkat sebesar 18,28 %. Keadaan pendapatan perkapita penduduk tersebut tergambar dalam tabel berikut :

TABEL III.4
PDRB PERKAPITA ATAS DASAR HARGA BERLAKU DAN KONSTAN
KOTA TEGAL TAHUN 1998-2001

Tahun	Atas Dasar Harga Konstan	Pertumbuhan (%)	Rata- rata/tahun	Atas dasar Harga Berlaku	Pertumbuhan (%)	Rata- rata/tahun
1998	1.429.511,2	-4,93	1.98	2.859.070,4	39,76	18.00
1999	1.457.333,2	1,78		2.993.758,3	4,62	
2000	1.524.655,55	4,22		3.393.267,50	13,13	
2001	1.594.970,63	4,89		4.007.237,05	18,28	

Sumber : Pendapatan Regional Kota Tegal Tahun 2001

3.2.1.3 Laju Pertumbuhan Ekonomi

Laju pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat dilihat dari struktur kegiatan sektor ekonomi pada daerah yang bersangkutan, dimana kegiatan sektor lapangan usaha yang ada dapat dilihat pada pertumbuhan sektor lapangan usaha.

Dari tabel 3.8 dapat dilihat bahwa laju pertumbuhan sektor lapangan usaha atas dasar harga konstan di Kota Tegal sejak tahun 1996 – 2001 bersifat dinamis, ada kalanya mengalami pertumbuhan dan sebaliknya mengalami penurunan. Meskipun begitu terdapat sektor yang terus mengalami pertumbuhan positif, seperti pada sektor lapangan usaha listrik dan air bersih, angkutan dan komunikasi serta jasa – jasa

TABEL III.5
RATA-RATA LAJU PERTUMBUHAN EKONOMI BERDASARKAN
PERTUMBUHAN SEKTOR LAPANGAN USAHA KOTA TEGAL TH 1996-
2001 ATAS DASAR HARGA KONSTAN
DAN ATAS DASAR HARGA BERLAKU

No	Lapangan Usaha	Harga Konstan (%)	Harga Berlaku (%)
1	Pertanian	1,45	25,20
2	Pertambangan dan Penggalian	-	-
3	Industri Pengolahan	5,08	21,40
4	Listrik dan Air Bersih	8,81	14,19
5	Bangunan	5,37	14,90
6	Perdagangan, Hotel dan Restoran	2,68	17,37
7	Angkutan dan Komunikasi	5,89	17,48
8	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	0,18	12,39
9	Jasa – jasa	4,00	14,15

Sumber : RTRW Kota Tegal, 2001

3.2.1.4 Angkatan Kerja

Secara umum keberadaan angkatan kerja di Kota Tegal cukup merata di masing – masing wilayah kecamatan yang ada. Peningkatan jumlah angkatan kerja tahun 2001 cukup besar jika dibandingkan pada tahun 1998, kecuali untuk Kecamatan Margadana. Kecamatan Tegal Selatan jumlah angkatan kerjanya meningkat dari 15.361 orang pada tahun 1998 menjadi 37.096 orang pada tahun 2001. Kecamatan Tegal Timur meningkat dari 44.054 orang menjadi 53.309 orang, Kecamatan Tegal Barat meningkat dari 39.265 menjadi 46.679 serta Kecamatan Margadana meningkat dari 35.301 orang menjadi 36.989 orang. Sedangkan menurut pendidikan, maka angkatan kerja di Kota Tegal yang belum mendapatkan pekerjaan terbesar dengan pendidikan setingkat SD ada di Kecamatan Tegal Timur yaitu sebanyak 19.680 tenaga kerja pria dan 19.717 tenaga kerja wanita. Sementara terendah terdapat di

Kecamatan Tegal Selatan dengan 15.211 pria dan 15.502 wanita. Angkatan kerja setingkat SLTP terbesar terdapat di Kecamatan Tegal Timur sementara yang terendah terdapat di Kecamatan Margadana sebanyak 2.146 pria dan 3.557 wanita. Untuk SLTA tertinggi terdapat di Kecamatan Tegal Timur dengan 4.842 pria dan 5.042 wanita sementara terendah terdapat di kecamatan Margadana dengan 1.625 pria dan 1.726 wanita. Angkatan Kerja setingkat Akademi/Universitas terbesar terdapat di Kecamatan Tegal Timur sementara terendah terdapat di Kecamatan Margadana dengan 202 pria dan 191 wanita. Selengkapnya dijabarkan dalam tabel sebagai berikut :

TABEL III.6
BANYAKNYA ANGKATAN KERJA YANG BELUM MENDAPATKAN
LAPANGAN PEKERJAAN DI KOTA TEGAL MENURUT KECAMATAN
DAN TINGKAT PENDIDIKAN KEADAAN AKHIR TAHUN 2001

Kecamatan	SD		SLTP		SLTA		Akademi /universitas		Jumlah SD s/d akademi/universitas		jumlah
	Laki-laki	Perempuan	Laki-laki	Perempuan	Laki-laki	Perempuan	Laki-laki	Perempuan	Laki-laki	Perempuan	
Tegal Selatan	15.211	15502	3650	3663	3100	3218	759	718	22720	23101	45821
Tegal Timur	19680	19717	6048	6069	4842	5042	802	981	31372	31809	63181
Tegal Barat	16507	17027	4412	6558	4414	4469	843	875	26176	28929	55105
Margadana	17112	18228	2146	3557	1625	1726	202	191	21085	22702	43787
Jumlah Tahun 2001	68510	70474	16256	18847	13981	14455	2606	2765	101353	106541	207894
Jumlah Tahun 2000	5586	6536	6922	6689	4091	3858	1045	1090	17644	19173	35817

sumber : Dinas Kependudukan dan Tenaga kerja Kota Tegal, 2001

3.2.1.5 JUMLAH DAN DISTRIBUSI PENDUDUK

Jumlah penduduk Kota Tegal tahun 2001 adalah 240.762 jiwa. Jumlah tersebut terdistribusi ke dalam 4 kecamatan, dimana kepadatan penduduk tertinggi berada di Kecamatan Tegal Timur yaitu 10.916 jiwa/km² serta kepadatan terendah berada di wilayah Kecamatan Margadana yaitu 4.289 jiwa/km². Kepadatan penduduk rata-rata di Kota Tegal sebesar 6254 jiwa/km² pada tahun 2001 dengan pertumbuhan penduduk rata-rata pertahun sebesar 1,90% dan rasio jenis kelamin 97. Luas wilayah, kepadatan dan jumlah penduduk dijabarkan dalam tabel sebagai berikut :

TABEL III.7
LUAS WILAYAH, JUMLAH PENDUDUK, DAN KEPADATAN PENDUDUK
KOTA TEGAL DIRINCI MENURUT KELURAHAN KEADAAN AKHIR 2001

No	Kelurahan	Luas (Km2)	Banyaknya Rumah Tangga	Jumlah Penduduk(jiwa)	Kepadatan (jiwa/Km2)
A	Kec. Tegal Selatan	6,43	13.538	57.204	8.896
	Kalinyamat Wetan	0,89	1.032	4.593	4.886
	Bandung	0,59	1.208	4.884	6.779
	Debong Kidul	0,35	1.095	4.642	12.894
	Tunon	0,75	1.309	5.261	1090
	Keturen	0,62	942	4.090	5.681
	Debong Kulon	0,74	905	3.674	4.272
	Debong Tengah	1,11	2.663	11.810	13.122
	Randu Gunting	1,38	4.384	18.253	13.227
B	Kec. Tegal Timur	6,36	16.174	69.465	10.916
	Kejambon	0,86	2.350	11.410	13.267

No	Kelurahan	Luas (Km2)	Banyaknya Rumah Tangga	Jumlah Penduduk(jiwa)	Kepadatan (jiwa/Km2)
	Slerok	1,39	3.943	13.223	9.513
	Panggung	2,23	5.033	23.127	10.371
	Mangkusuman	0,47	1.355	5.769	12.274
	Mintaragen	1,41	3.493	15.894	11.272
C	Kec. Tegal Barat	13,95	14.455	63.809	4.566
	Pasurungan Kidul	2,19	958	4.447	6.176
	Debong Lor	7,73	673	2.843	5.077
	Kemandungan	1,23	886	3.551	6.341
	Pekauman	0,96	2.376	9.394	9.785
	Kraton	0,56	3.107	14.612	11.880
	Tegalsari	0,56	5.154	23.584	10.769
	Muarareja	0,72	1.301	5.268	682
D	Kec. Margadana	11,76	11.185	50.308	4.289
	Kaligangsa	2,53	2.070	10.124	4.002
	Krandon	1,20	1.372	6.753	5.628
	Cabawan	1,28	1.258	5.562	4.345
	Margadana	2,41	3.194	13.384	5.554
	Kalinyamat Kulon	1,52	1.107	5.163	3.397
	Sumur Panggang	1,00	1.061	5.370	5.370
	Pasurungan Lor	1,82	1.123	4.080	2.242

Sumber: Kota Tegal Dalam Angka, Tahun 2001

3.2.2 Pemanfaatan Lahan

Letak Kota Tegal berbatasan langsung dengan Kabupaten Brebes dan Kabupaten Tegal, dimana keduanya merupakan hinterland dan wilayah pengaruh dari Kota Tegal. Secara umum batas wilayah Kota Tegal, dapat diuraikan sebagai berikut :

- Sebelah utara : Laut Jawa
- Sebelah selatan : Kabupaten Tegal
- Sebelah Timur : Kabupaten Tegal
- Sebelah Barat : Kabupaten Brebes

Secara administratif Kota Tegal terbagi dalam 4 kecamatan dan 27 Kelurahan, dengan jumlah penduduk 240.762 jiwa serta tingkat pertumbuhannya sebesar 1,9 % per tahun. Sementara secara geografis kota Tegal terletak pada posisi $109^{\circ} 08' - 109^{\circ} 10'$ Bujur Timur dan $06^{\circ} 50' - 06^{\circ} 53'$ Lintang Selatan.

Kota Tegal termasuk dalam Wilayah Pusat Pertumbuhan Utama Propinsi Jawa Tengah dengan pertumbuhan cepat, meliputi wilayah Kota Tegal, Kabupaten Tegal dan Kabupaten Brebes dengan pusat pengembangan di Kota Tegal. Dimana kedudukan kota Tegal ada pada posisi strategis dalam pengembangan perwilayahan propinsi Jawa Tengah maupun Nasional. Posisi strategis ini antara lain :

- Terletak pada wilayah yang dilalui jalur ekonomi pantura yang menghubungkan antara Jawa barat terutama Jakarta dengan Jawa Tengah terutama Semarang serta Jawa Timur.
- Menjadi sub pusat pengembangan dalam konsep perwilayahan Propinsi Jawa Tengah.
- Menjadi bagian dari pengembangan kawasan andalan BREGAS yang meliputi wilayah Brebes, Tegal, dan Slawi.

Potensi utama yang dapat dikembangkan adalah industri logam, peternakan, tanaman pangan, perikanan dan perkebunan. Dalam rangka mempermudah proses pembangunan agar dapat berjalan sesuai dengan konteks permasalahan dan

karakteristik pada setiap wilayah serta dapat berjalan secara efektif dan efisien maka disusunlah sistem perwilayahan Kota Tegal, yang terbagi dalam 7 Bagian Wilayah Kota (BWK).

Luas wilayah administratif Kota Tegal seluruhnya adalah 3.850 Ha dengan pola penggunaan lahan pada akhir tahun 2000 dan 2001 adalah sebagai berikut :

TABEL III.8
PENGUNAAN LAHAN DI KOTA TEGAL

Klasifikasi Penggunaan Lahan	Luasan (Ha) Tahun 2000
Permukiman	1.615,49
Sawah	1.070,80
Tegalan	22,47
Kebun	4,39
Industri	14,05
Pariwisata	5,00
Pelabuhan Laut	56,26
Terminal	8,40
Stasiun Ka	20,25
Lahan Terbuka	14,53
Tambak	780,32
Lain – lain	238,10
Jumlah	3.850,00

Sumber : RTRW Kota Tegal, 2001

Berdasarkan informasi tersebut, diketahui bahwa penggunaan lahan di tahun 2000 terbesar adalah untuk permukiman dan untuk persawahan. Prosentase penggunaan lahan yang cukup besar dihasilkan pula oleh aktivitas tambak.

TABEL III.9
PENGUNAAN LAHAN MENURUT KECAMATAN DI KOTA TEGAL
KEADAAN AKHIR TAHUN 2001

Kecamatan	Tanah Kering (ha)			Tanah Sawah (ha)			A. Jumlah
	Ladang/Tegal /kebun/tambak	Perumahan & pekarangan	Lainnya	Irigasi Teknis	Irigasi ½ teknis	Tadah Hujan	
Kec. Tegal Selatan	-	427,62	47,68	167,70	-	-	643,00
Kec. Tegal Timur	86,86	331,96	170,15	47,03	-	-	636,00
Kec. Tegal Barat	694,65	432,99	131,19	136,17	-	-	1.395,00
Kec. Margadana	57,64	328,88	58,65	730,83	-	-	1.176,00
Jumlah	839,15	1.521,45	407,67	1.081,73	-	-	3.850,00

Sumber : Badan Pertanahan Nasional Kota Tegal

Tabel diatas menunjukkan bahwa persentase penggunaan lahan untuk perumahan dan pekarangan menempati posisi yang cukup besar di hampir semua kecamatan di Kota tegal. Kecuali untuk Kecamatan Tegal Barat persentase penggunaan lahan untuk ladang/tegal/kebun/tambak mempunyai persentase penggunaan lahan yang cukup besar. Hal ini menunjukkan secara makro belum adanya perubahan terhadap penggunaan lahan yang ada di Kota Tegal pada tahun 2000/2001. Namun demikian, secara mikro jumlah penggunaan lahan untuk pemukiman mengalami penurunan bila dibandingkan dari tahun 2000 ke tahun 2001.

3.3 Kondisi Sistem Transportasi

3.3.1 Kondisi Jalan

Jalan merupakan prasarana yang paling vital diantara prasarana-prasarana lain seperti drainase, sanitasi air bersih dan lain-lain. Oleh karena itu kondisi fisik jalan dan permasalahan lalu lintasnya harus diatur dan diikendalikan untuk optimalisasi, efisiensi dan keselamatan pengguna. Kondisi prasarana jalan yang ada di daerah Kota Tegal secara garis besar sudah cukup baik dengan prosentasi jumlah perkerasan jalan aspal lebih dari 90 % dari jumlah total jalan yang ada di daerah Kota Tegal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

TABEL III.10
PANJANG JALAN MENURUT JENIS PERKERASAN KOTA TEGAL

Jenis Perkerasan Jalan	Panjang (Km)
Aspal	169.368
Kerikil	4.843
Tanah	3.546

Sumber : DPU Kota Tegal, 2001

Kota Tegal kondisi jalan nasional yang ada bervariasi, dengan konstruksi perkerasan aspal dengan panjang 10,670 Km, lebar perkerasan bervariasi antara 12 m sampai dengan 17 m.

TABEL III.11
PANJANG JALAN KOTA TEGAL DIRINCI MENURUT KELAS JALAN

Kelas Jalan	Panjang Jalan (Km)
I	10,670
II	2,235
III	156,463
IIIA	4,843
IV	-
Tidak Diperinci	3,546

Sumber : DPU Kota Tegal, 2001

3.3.2 Kondisi Terminal Kota Tegal

Terminal ini terletak pada Jalan Dr. Wahidin dan Jalan Mataram merupakan terminal dengan Tipe A, kondisi terminal yang ada saat ini masih baik dan sanggup melayani pergerakan bus antar kota dari arah Jakarta. Terminal ini merupakan terminal yang sibuk dengan potensi pendapatan retribusi yang cukup besar, Karena merupakan jalur pantura. Namun pemungutan retribusi saat ini tidak dapat maksimal. Ini dikarenakan kondisi akses untuk masuk ke terminal kurang sehingga banyak bus yang memilih tidak masuk ke terminal dan pemberian retribusi dilempar di pinggir jalan. Kondisi ini sangat mengesankan bagi petugas pemungut retribusi disamping rawan terjadinya kecelakaan juga tidak dapat dipertanggungjawabkan karena karcis retribusi tidak diberikan pada awak bus.

3.3.3 Kondisi Stasiun Kereta Api

Stasiun yang ada di Kota Tegal terletak di Kelurahan Panggung merupakan Stasiun barang dan Penumpang. Stasiun ini merupakan stasiun transit yang tetap dipertahankan dan ditingkatkan kualitas pelayanannya. Pengembangan untuk stasiun tersebut sepenuhnya merupakan wewenang PT. KAI.

3.3.4 Kondisi Pelabuhan

Pelabuhan Kota Tegal terletak di Kelurahan Tegalsari. Pelabuhan yang ada merupakan pelabuhan kelas III namun dengan pengembangan potensi pelabuhan laut yang ada maka telah diupayakan untuk ditingkatkan status kelasnya menjadi Kelas IV dengan melakukan penataan kembali wilayah kerja pelabuhan (termasuk didalamnya wilayah perairannya) dan dengan menambah dan melengkapi fasilitas-fasilitas yang ada.

3.3.5 Kondisi Sarana Angkutan Umum

Moda angkutan umum yang beroperasi baik di dalam kota Tegal maupun yang melewati kota Tegal dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) kategori :

(1) Angkutan Nasional

Angkutan umum dengan skala nasional saat ini melewati kota Tegal, secara umum bahwa angkutan umum nasional ini menggunakan kendaraan bus, seperti lintasan Jakarta - Semarang, Jakarta - Surabaya dan lainnya yang menggunakan jalur PANTURA sebagai lintasan atau trayek dari angkutan tersebut.

(2) Angkutan Regional

Angkutan umum dengan skala regional saat ini dilayani oleh kendaraan bus dan mini bus. Angkutan yang melewati kota Tegal seperti lintasan Semarang - Cirebon, Semarang - Tegal, Tegal Purwokerto lain-lain, sedangkan angkutan mini bus yang beroperasi di kota Tegal seperti lintasan Tegal - Pemalang, Tegal - Slawi, Tegal - Brebes dan lain-lain.

(3) Angkutan Kota

Jenis angkutan kota yang saat ini beroperasi di kota Tegal adalah angkutan non bus (angkutan kota/pedesaan) dan becak. Angkutan dengan kendaraan melayani lintasan seperti Tegal – Banjaran, Tegal-Slawi, Tegal-Kemantran, Tegal-Dukuhturi, sedangkan untuk becak saat ini masih bebas beroperasi khususnya di Kota Tegal.

3.3.6 Mobillitas Orang dan Barang

Dari hasil survai proyek Studi Rencana Umum Jaringan Transportasi Jalan yang dilakukan oleh Lembaga Pengabdian Masyarakat Balai Pendidikan dan Latihan Transportasi Darat dan Jalan Raya pada Laporan Interim menyebutkan bahwa sebagian besar perjalanan yang dilakukan oleh masyarakat di Kota Tegal adalah perjalanan dalam zona. Kondisi ini menunjukkan bahwa sebagian besar perjalanan dilakukan dalam wilayah kecamatan. Sedangkan untuk zona eksternal, bangkitan dan tarikan perjalanan yang besar terdapat pada zona Brebes/Cirebon dan zona Kabupaten Tegal/Pekalongan, sedangkan untuk zona internal didalam Tegal bangkitan perjalanan yang besar terdapat pada zona Kraton, Tegalsari, Randugunting, Kejambon, Panggung dan Mintaragen. Tarikan perjalanan terbesar terdapat pada zona Mangkukusuman dan Panggung,

Dari hasil proyek tersebut juga dapat diketahui bahwa tingkat pemakaian moda transportasi di Kota adalah 52% untuk moda angkutan umum dan 48% untuk penggunaan kendaraan pribadi.

3.4 Tinjauan Khusus Kawasan Pengaruh Rencana Jalan Lingkar Arteri Utara Kota Tegal

Pembangunan jalan lingkar utara (*outer ringroad*), pembangunan jalan lingkar ini bertujuan untuk memindahkan lalu lintas terusan dari jalan-jalan di dalam

Kota Tegal ke arah utara. Output yang diharapkan adalah kendaraan-kendaraan barang/berat, bus besar, dan kendaraan lalu lintas terusan lainnya tidak membebani ruas-ruas jalan di dalam Kota Tegal, pemindahan arus kendaraan lalu lintas terusan ini akan dapat menurunkan angka kecelakaan dan meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di Kota Tegal. Untuk lebih efektifnya program ini, perlu dibuat suatu rambu petunjuk yang bersifat *advisory route* yang mengarahkan lalu lintas terusan ke jalan lingkar.

Penetapan fungsi dan kelas jalan untuk rencana pembangunan jalan lingkar utara arteri utara kota Tegal termasuk tipe II kelas II, yaitu jalan dengan standar tertinggi dengan 4 lajur atau lebih memberikan pelayanan angkutan cepat bagi angkutan antar kota atau dalam kota dengan kontrol jalan masuk.

Pada rencana pembangunan jalan lingkar arteri utara Kota Tegal ini akan mencakup 6 wilayah Kelurahan dan 2 Kecamatan, yaitu Kelurahan Kraton, Kelurahan Tegalsari, dan Kelurahan Muarareja, termasuk dalam wilayah administratif Kecamatan Tegal Barat sedangkan untuk 3 Kelurahan lainnya masuk dalam wilayah Kecamatan Margadana yaitu meliputi Kelurahan Kaligangsa, Kelurahan Margadana dan Kelurahan Pesurungan Lor.

Arah dan kebijakan Pemerintah Kota dalam menyelenggarakan sistem transportasi kota secara umum perlu diarahkan untuk menyelenggarakan sistem transportasi kota secara efektif dan efisien untuk melayani lalu lintas orang, barang dan jasa.

Kebijakan umum transportasi jalan di Kota Tegal lebih diarahkan kepada menata (predict dan manage) guna mengarahkan dan mengendalikan pertumbuhan lalu lintas ke arah sistem yang efisien dan efektif.

Mengacu kepada kebijakan umum tersebut, lebih lanjut dapat dijabarkan target dan sasaran pembangunan sistem transportasi Kota Tegal antara lain sebagai berikut:

1. memadukan sistem jaringan jalan perkotaan dengan wilayah sekitarnya agar angkutan perkotaan dapat berfungsi secara optimal dalam melayani kegiatan lokal dan wilayah sekitarnya,
2. mengembangkan keterpaduan intra dan antar moda yang sejalan dengan kebijakan spasial dan daya dukung lingkungan serta mampu menjawab pertumbuhan kebutuhan
3. mengembangkan sistem angkutan umum yang lancar, aman nyaman dan efektif dengan biaya yang terjangkau oleh kemampuan daya beli masyarakat
4. menyediakan fasilitas publik di sektor transportasi sesuai dengan permintaan dan pembangunan wilayah
5. mengembangkan manajemen transportasi perkotaan dalam rangka mencapai efisiensi dan kualitas pelayanan yang lebih tinggi melalui kebijakan yang lebih aplikatif seperti:

- a. Penataan jaringan trayek angkutan kota sesuai hirarki trayek dikaitkan dengan karakteristik permintaan angkutan dan karakteristik jaringan jalan kota
 - b. Pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dan kendaraan tidak bermotor seiring dengan peningkatan pelayanan angkutan kota dalam rangka efisiensi penggunaan ruang jalan
 - c. Mempertahankan tingkat pelayanan jalan melalui pengawasan dan pengendalian yang ketat terhadap setiap pembangunan kawasan yang akan dapat menimbulkan gangguan lalu lintas melalui kebijakan sistem ANDALL (Analisis Dampak Lalu Lintas)
6. mengendalikan dampak lingkungan sebagai akibat dari transportasi melalui konservasi dan difersifikasi energy dan dengan menerapkan peraturan yang lebih mengena tentang kelaikan dan pengujian kendaraan bermotor untuk lebih mendorong keselamatan dan menjaga kualitas lingkungan
 7. meningkatkan koordinasi antar perencanaan dan pelaksanaan transportasi perkotaan, termasuk di dalamnya kerangka pengaturan dan kelembagaan.

BAB IV

ANALISIS POLA HARGA LAHAN DI SEPANJANG KORIDOR RENCANA JALAN LINGKAR UTARA KOTA TEGAL

4.1 Analisis Penggunaan Lahan

Analisis ini ditujukan untuk mengetahui kondisi eksisting kawasan studi, yaitu di sepanjang koridor rencana pembangunan jalan lingkar utara Kota Tegal, yang berupa analisis penggunaan lahan. Analisis ini mempunyai keterkaitan yang erat dimana pada analisis ini akan mampu memperlihatkan proses perubahan nilai lahan yang terjadi di kawasan dalam kaitannya dengan rencana pembangunan Jalan Lingkar utara.

4.1.1 Penggunaan Lahan di Kota Tegal

Penggunaan lahan di kawasan studi dibentuk oleh dua (2) pola karakteristik utama yaitu penggunaan lahan kaitannya dengan penggunaan potensi alamiah dan penggunaan lahan kaitannya dengan penggunaannya sebagai ruang pembangunan. Karakteristik pertama yang membentuk kawasan yaitu dari pengaruh potensi alamiah berupa guna lahan tidak terbangun yang meliputi guna lahan pertanian dan guna lahan pertambakan. Sedangkan untuk penggunaan lahan yang terkait dengan penggunaannya sebagai ruang pembangunan, pada kawasan studi dibentuk oleh guna lahan permukiman dan guna lahan industri. Namun demikian, guna lahan industri hanya menempati luasan dengan presentase yang kecil, sehingga fokus dari pembahasan guna lahan pada studi ini hanya mendasarkan pada tiga (3) guna lahan utama yaitu guna lahan pertanian, guna lahan pertambakan dan guna lahan permukiman. Ketiga guna lahan ini sangat terlihat jelas di sekitar kawasan studi

terkait dengan pembatasan lingkup wilayah mikro yaitu hanya pada dua (2) lapis dari koridor rencana pembangunan Jalan Lingkar utara yaitu yang mempunyai dampak langsung ataupun tidak langsung dengan adanya rencana jalan lingkar utara Kota Tegal.

Melihat penggunaan lahan yang ada di wilayah studi, terlihat bahwa lahan permukiman menduduki area terbesar di Kota Tegal yaitu sebesar 1.615,49 Ha atau 41,96%, disusul kemudian oleh guna lahan persawahan yang mempunyai besaran luas 1.070,80 Ha (27,81%) dari total luas lahan di Kota Tegal. Sedangkan seluas 780,32 Ha adalah milik guna lahan tambak yang menempati kedudukan ketiga atau mempunyai besaran 20,27%. Untuk lebih jelasnya mengenai luasan penggunaan lahan di Kota Tegal dapat dilihat pada tabel IV:1 di dalam lampiran.

Dengan melihat pada besaran luas lahan yang ada di Kota Tegal terlihat bahwa ketiga guna lahan tersebut mendominasi pola penggunaan lahan di wilayah studi, sehingga berpengaruh terhadap intensitas aktivitas yang terjadi di wilayah studi. Guna lahan persawahan akan terkait dengan pola keruangan aktivitas pertanian yang dapat mendorong usaha-usaha perekonomian berbasis agroindustri/agrobisnis, sedangkan penggunaan lahan permukiman akan berimplikasi pada peningkatan infrastruktur dan pemenuhan kebutuhan masyarakat seiring dengan peningkatan jumlah penduduk yang pada akhirnya akan mempengaruhi tingkat mobilitas penduduk, sehingga perlu diimbangi dengan pembangunan jalan raya sebagai moda transportasi yang bersifat vital. Kondisi geografis Kota Tegal yang berada pada daerah pesisir utara Pulau Jawa akan memberikan potensi bagi pengembangan guna lahan tambak sebagai salah satu ciri daerah pesisir. Hal ini dapat dilihat dengan

besaran guna lahan tambak yang menduduki tempat ketiga pada besaran luas penggunaan lahan di Kota Tegal.

Sehingga apabila dianalisa untuk kebutuhan rencana pembangunan jalan lingkar akan menggunakan lahan yang peruntukannya sesuai tata guna lahan beranekaragam yang diklasifikasikan untuk pemukiman 105 bidang, sawah sebanyak 32 bidang, kebun sebanyak 74 bidang dan tambak sebanyak 75 bidang dan sarana prasarana lainnya sebanyak 26 bidang.

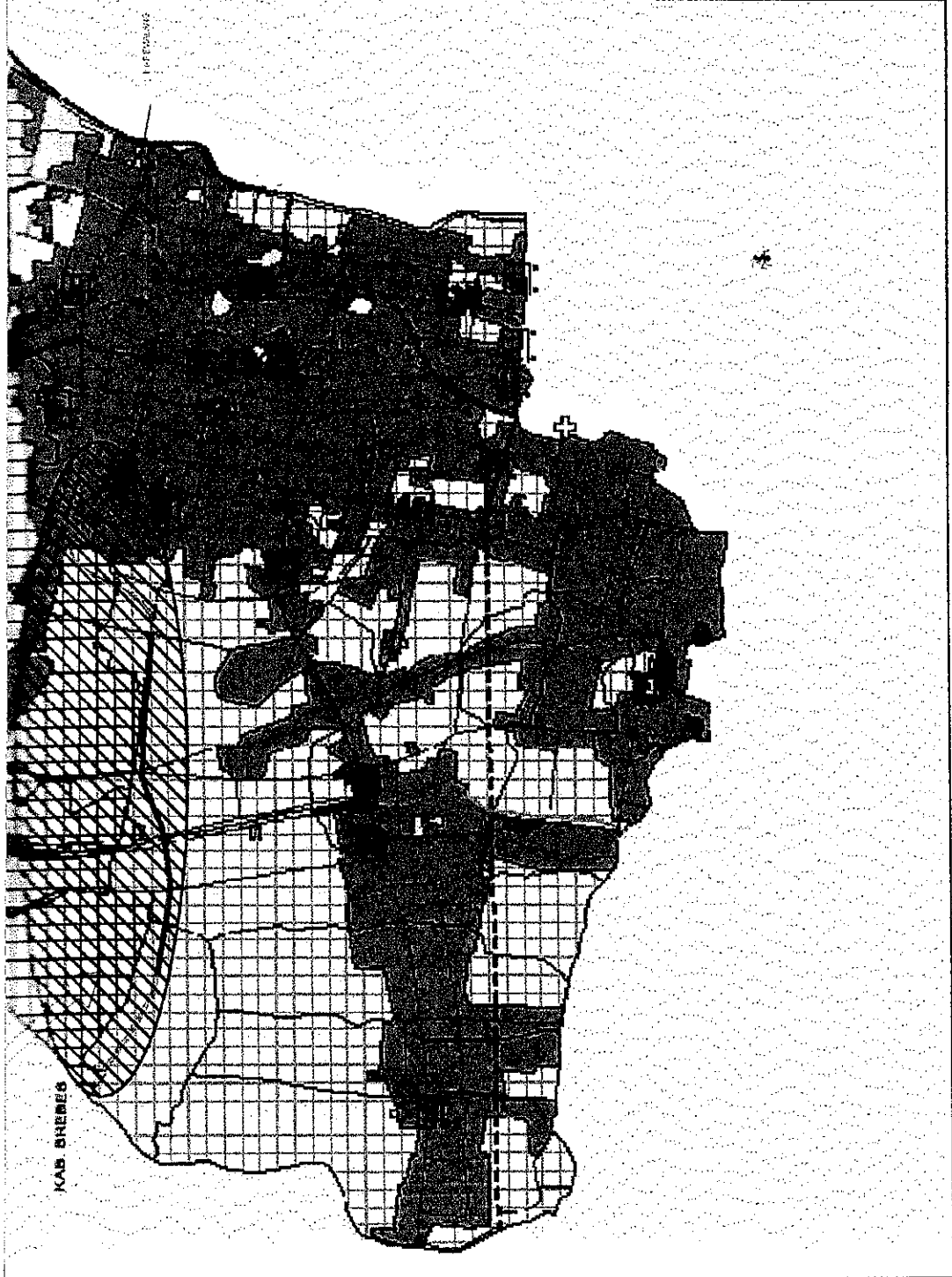
4.1.2 Penggunaan Lahan di Kota Tegal dirinci Per Kecamatan

Dominasi penggunaan lahan di Kota Tegal yang berupa guna lahan permukiman, sawah dan tambak perlu diidentifikasi ke wilayah dengan cakupan mikro, yang dalam hal ini akan dirinci per Kecamatan. Seperti terlihat dalam tabel 4.2 di bawah bahwa luasan wilayah terbesar secara administratif berada pada Kecamatan Tegal Barat dan Kecamatan Margadana, yaitu masing-masing mempunyai luas 1.395 Ha atau 36,23% dari total luas di Kota Tegal dan 1.176 Ha atau sekitar 30,55%.

Dari luasan lahan di Kecamatan Tegal Barat dan Kecamatan Margadana yang keduanya juga merupakan lingkup mikro wilayah studi atau dua Kecamatan yang dilewati secara langsung adanya rencana pembangunan Jalan Lingkar utara dapat dilihat bahwa keduanya memiliki karakteristik penggunaan lahan yang sedikit berbeda. Pada Kecamatan Tegal Barat memiliki wilayah dengan luasan terbesar merupakan lahan kering khususnya berupa ladang/tegal/kebun/tambak yaitu sebesar 694,65 Ha. Luasan ini jauh lebih besar dibandingkan dengan luasan lahan kering lainnya (perumahan/pekarangan dan lainnya). Dengan demikian aktivitas yang

terjadi di Kecamatan Tegal Barat lebih banyak didominasi oleh petani lahan kering ataupun petani tambak. Sedangkan untuk wilayah Kecamatan Margadana luasan terbesar untuk penggunaan lahan adalah tanah sawah dengan irigasi teknis yaitu dengan luas 730,83 Ha. Melihat pada besaran luas di Kecamatan Margadana yang didominasi oleh guna lahan sawah akan memberikan kontribusi aktivitas pertanian bagi penduduk setempat.

Maka sesuai dengan hasil analisa , yang terkena rencana Pembangunan jalan lingkar utara meliputi Kec Margadana terdiri dari Kel Kaligangsa sebanyak 40 bidang, Kel Margadana sebanyak 17 bidang, Kel Pesurungan Lor sebanyak 30 bidang dan Kec Tegal Barat meliputi Kel Muarareja sebanyak 17 bidang, Kel Kraton sebanyak 34 bidang serta Kel Tegalsari sebanyak 174 bidang.



GAMBAR

PETA WILAYAH STUDI

KETERANGAN

- LAHAN :
- Pantai / Laut
 - Permukiman
 - Sawah / Irigasi
 - Kebun / Perkebunan
 - Tegai / Ladang
 - Empang/Tambak
 - Rumpuk/Tanah

SKALA

No. Gambar

No. Halaman

118

SCALE

0 100 200 300 400

SUMBER

BAPPEDA KOTA TEGAL

PROPINSI JAWA TENGAH

PETA TATA GUNA LAHAN
WILAYAH STUDI

KETERANGAN

- LAHAN :
- Pantai / Laut
 - ▨ Permukiman
 - ▤ Sawah / Irigasi
 - ▥ Kebun / Perkebunan
 - ▧ Tegai / Ladang
 - ▩ Empang/Tambak
 - Rumpuk/Tanah

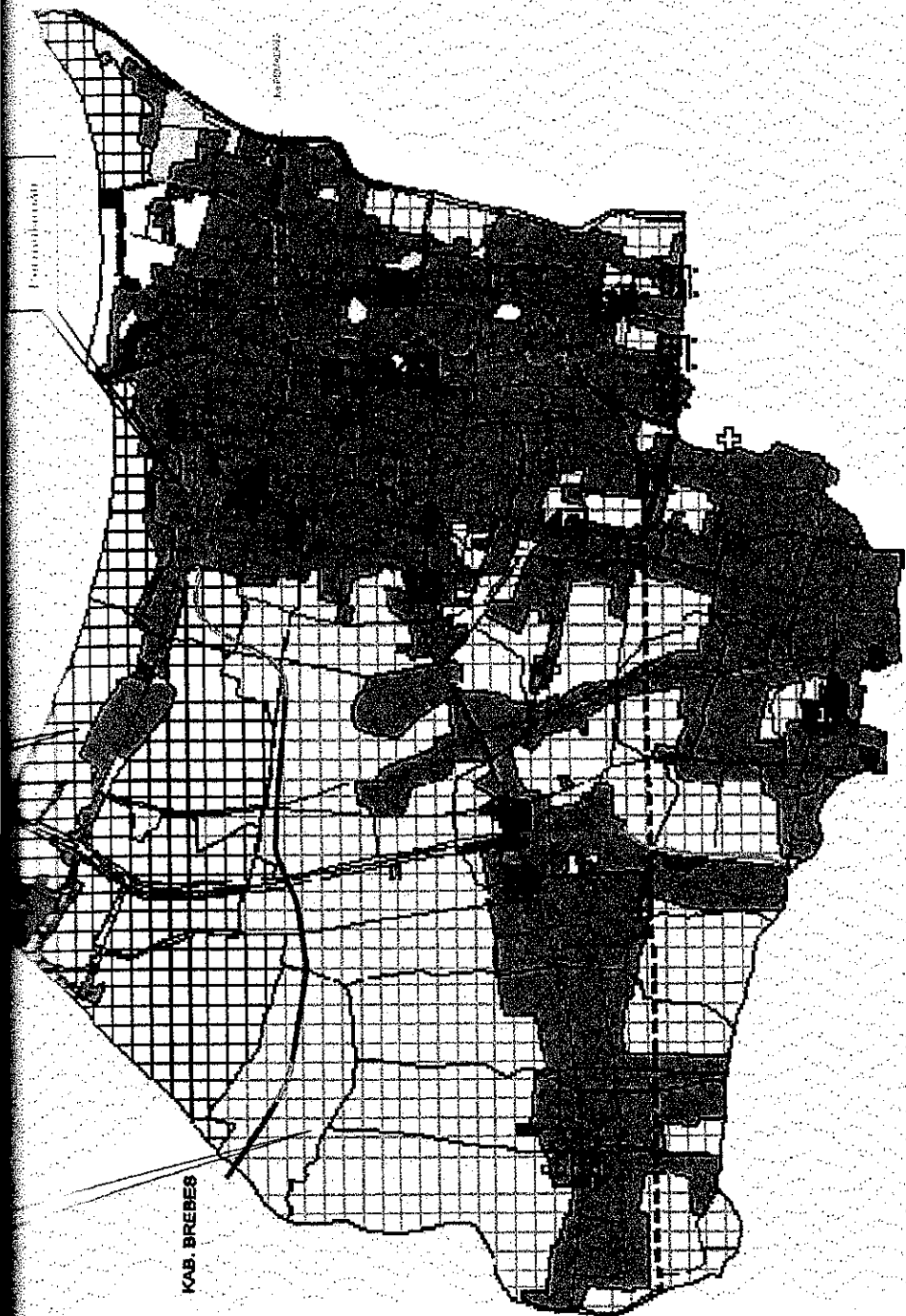
SKALA
No. Gambar
No. Halaman

SCALE
0 100 200 300 400

117

SUMBER

BAPPEDA KOTA TEGAL
PROPINSI JAWA TENGAH



4.1.3 Penggunaan Lahan di Sepanjang Rencana Jalan Lingkar Utara

Guna lahan di sepanjang rencana jalan lingkar utara seperti telah disebutkan pada bagian di atas adalah berupa tiga guna lahan utama yaitu permukiman, sawah dan tambak. Dilihat dari lingkup Kelurahan yang terkait dengan batas pembangunan Jalan Lingkar utara adalah pada Kelurahan Tegalsari, Kelurahan Kraton, Kelurahan Muarareja. Ketiganya termasuk dalam wilayah Kecamatan Tegal Barat. Sedangkan Kelurahan Pesurungan Lor, Kelurahan Margadana, Kelurahan Kaligangsa termasuk dalam wilayah Kecamatan Margadana. Kaitan dengan aspek guna lahan pada studi ini adalah lebih melihat pada relevansi kegiatan pembebasan lahan yang akan dilakukan terkait dengan rencana pembangunan Jalan Lingkar utara. Karena setiap rencana pembangunan jalan akan memanfaatkan lahan/melakukan kegiatan pembebasan lahan di sekitar wilayah perencanaan untuk merealisasikan suatu rencana.

Terkait dengan tabel IV.2 di dalam lampiran tersebut diatas maka sesuai dengan analisa dapat diketahui bahwa guna lahan yang akan dibebaskan di kelurahan Tegalsari meliputi tanah kosong /pekarangan sebanyak 57 bidang, tanah tambak sebanyak 3 bidang, perumahan sebanyak 105 rumah serta bangunan – bangunan lain sebanyak 9 bidang dengan total keseluruhan sejumlah 174 bidang. Dari empat bidang yang terbanyak terkena adalah perumahan permukiman.

Kelurahan Kraton terdiri dari tanah kosong/pekarangan sebanyak 17 bidang, tanah sawah sebanyak 10 bidang dan sarana prasarana lainnya yaitu tanah bengkok sebanyak 7 bidang dengan jumlah total sebanyak 34 bidang. Pada Kelurahan Muarareja terdiri dari tanah tambak 14 bidang dan tanah bengkok 3 bidang dengan jumlah total sebanyak 17 bidang, sedangkan pada kelurahan Pesurungan Lor meliputi tanah sawah sebanyak 11 bidang, tanah tambak sebanyak 18 bidang dan tanah bengkok sebanyak 1 bidang sehingga jumlah keseluruhannya adalah 30 bidang.

Kelurahan Margadana meliputi tanah sawah sebanyak 11 bidang, tanah tambak sebanyak 4 bidang dan tanah bengkok sebanyak 2 bidang dengan jumlah keseluruhan sebanyak 17 bidang. Kelurahan Kaligangsa yang terdiri dari tanah tambak 36 bidang dan tanah bengkok 4 bidang sehingga jumlah keseluruhan sebanyak 40 bidang.

Dari hasil analisis tersebut maka dapat disimpulkan bahwa dari 6 kelurahan yang terkena rencana pembangunan jalan lingkar utara Kota Tegal sebanyak 314 bidang. Prosentase tertinggi yang terkena jalan lingkar utara adalah Kelurahan Tegalsari sebanyak 55,7% urutan kedua adalah Kelurahan Kaligangsa sebanyak 12,8% dan urutan ketiga adalah Kelurahan Kraton sebanyak 10,9% kemudian Kelurahan Pesurungan Lor sebanyak 9,6% serta Kelurahan Margadana dan Kelurahan Muarareja masing-masing sebanyak 5,4%

4.2. Analisis Rencana Pembangunan Jalan Lingkar Utara

Analisis ini akan melihat pada keterkaitan rencana jalan lingkar dengan kondisi lingkungan yang mempengaruhinya. Kondisi ini berupa tinjauan pengadaan rencana pembangunan jalan lingkar, keterkaitan dengan sistem transportasi dan keterkaitan dengan pusat kota sebagai bagian dari jangkauan pelayanan fungsi kota serta keterkaitan jalan lingkar tersebut dengan kawasan sekitarnya atau bidang tanah yang akan terkena dampak proyek pembangunan jalan tersebut.

4.2.1 Keterkaitan dengan Sistem Transportasi

Perencanaan pembangunan Jalan Lingkar utara bertujuan untuk memacu pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan wilayah serta memperlancar

arus transportasi pantura yang padat sehingga diharapkan dengan upaya pengadaan jalan lingkar utara akan memiliki manfaat yang sangat berarti dan sinergis.

Dengan melihat pada tujuan pengadaan jalan lingkar utara tersebut, implikasi pada daerah yang lebih luas adalah dapat mengurangi kepadatan dan kecelakaan lalu lintas karena jalan arteri utara tersebut juga merupakan lalu lintas pantura yang membelah pusat perdagangan dan jasa, selain itu implikasi yang lebih luas adalah dapat menumbuhkembangkan ekonomi di daerah sekitarnya.

Jalan lingkar utara Kota Tegal termasuk dalam tipe II kelas II yang berarti merupakan jalan dengan standar tertinggi dengan 4 lajur atau lebih yang memberikan pelayanan angkutan cepat bagi angkutan antar kota atau dalam kota dengan kontrol jalan masuk. Adapun panjang rencana pembangunan Jalan Lingkar utara ini adalah sepanjang 7,9 Km, yang membentang di utara Kabupaten Brebes sampai ke Kelurahan Tegal Sari dan menyambung dengan jalan regional yang menuju ke Semarang dimana sekarang melewati depan wilayah Pelabuhan Kota Tegal.

4.2.2 Keterkaitan dengan Kawasan Pusat Kota

Ditinjau dari posisi jalan lingkar terhadap pusat kota, hal ini relatif mudah dijangkau, karena hanya berjarak sekitar 3 Km - 10 Km. Faktor kedekatan dengan pusat kota ini akan terkait dengan aktivitas penduduk yang berusaha mendekati pusat kota untuk upaya pemenuhan kebutuhan, baik itu terkait dengan kegiatan perdagangan dan jasa komersial, atau kegiatan rekreasi dan hiburan serta kegiatan perkantoran sebagai tempat aktivitas bekerja masyarakat. Selain itu, faktor jarak suatu penggunaan lahan terhadap pusat kota akan berpengaruh terhadap harga lahan

tempat tersebut. Pertimbangan yang digunakan untuk mengetahui nilai suatu penggunaan lahan terhadap kriteria harga lahan dalam hal ini sangat terkait dengan aspek kedekatan dengan pusat kota. Karena pusat kota menjadi orientasi bagi pemilihan suatu tempat yang ditinjau dari kestrategisan wilayah. Melihat kondisi eksisting yang ada di wilayah studi terlihat bahwa pemanfaatan lahan di kawasan tersebut merupakan lahan yang baik dengan daya dukung lingkungan yang baik pula, yang juga ditunjang oleh aksesibilitas yang tinggi. Sehingga harga lahan memegang peranan yang penting dalam usaha proses penggantian harga lahan bagi bidang tanah yang terkena proyek pembangunan Jalan Lingkar utara. Di samping itu harga akan menentukan permintaan atas lahan serta mempengaruhi intensitas persaingan untuk mendapatkan lahan, yang didukung oleh jenis kegiatan yang ditempatkan di atasnya. Selain hal tersebut di atas, harga lahan juga dipengaruhi oleh periode waktu yang mengakibatkan bervariasinya harga lahan pada kurun waktu tertentu. Dengan demikian asumsi yang dapat digunakan adalah semakin dekat dengan pusat kota, harga lahan semakin tinggi sebaliknya semakin jauh dari pusat kota, harga lahan semakin rendah.

4.2.3. Keterkaitan dengan Kawasan Sekitarnya

Penggunaan lahan di sepanjang jalan lingkar utara yang didominasi oleh 3 jenis guna lahan yaitu permukiman, tanah sawah dan tambak akan menjadi bidang kajian bagi usaha proses penggantian harga lahan/kegiatan pembebasan lahan. Ketiga dominasi guna lahan tersebut merupakan bidang tanah yang terkena proyek rencana pembangunan jalan lingkar.

Untuk melihat kondisi bidang lahan yang nantinya terkena dampak proyek jalan lingkar, akan dilihat orientasi kawasan studi dari jenis jalan yang dilalui serta bidang-bidang kapling tanah pada masing-masing Kelurahan studi yaitu Kelurahan Tegalsari, Kelurahan Kraton, Kelurahan Pesurungan Lor dan Kelurahan Muarareja, Kelurahan Margadana dan Kelurahan Kaligangsa hingga pada lapis kedua dari rencana ruas jalan lingkar utara.

Jaringan jalan terdiri dari ruas-ruas jalan yang menghubungkan satu dengan yang lain pada titik pertemuan yang merupakan simpul-simpul transportasi yang dapat memberikan alternatif bagi pengguna jalan. Jaringan jalan di kawasan studi berdasarkan peranannya terbagi atas 3 jenis jalan yaitu jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lokal. Ketiga jalan ini dipertimbangkan dalam proses analisis untuk mengetahui pengaruhnya bagi harga lahan. Asumsi yang digunakan adalah semakin dekat dengan jalan dengan peranan yang lebih tinggi, maka semakin tinggi pula harga lahan yang membentuk suatu bidang lahan.

Seperti yang disebutkan di dalam tabel IV.4, bahwa studi ini akan mempertimbangkan kelas jalan berdasarkan letak bidang lahan di sepanjang rencana pembangunan jalan lingkar. Pengaruh kelas jalan dalam studi ini adalah terkait dengan nilai lahan di suatu bidang lahan yang akan berbanding lurus dengan kedekatan/status jalannya. Semakin tinggi status jalan yang berada pada bidang kajian akan semakin tinggi pula nilai lahannya, sebaliknya bila suatu bidang lahan berada pada hierarki/status jalan yang lebih rendah maka nilai lahannya pun juga akan kalah bersaing dengan bidang lahan yang berhierarki jalan di atasnya. Karena

kontribusi jalan dalam sistem aktivitas kota akan berbanding lurus dengan kelas jalannya. Sehingga semakin tinggi kelas jalan akan semakin tinggi pula nilai lahan.

Dengan melihat pada tabel di atas dapat diketahui bahwa kelengkapan jenis jalan berdasarkan fungsi/peranan jalan, yaitu dari jalan arteri, jalan kolektor maupun jalan lokal dimiliki oleh Kelurahan Tegalsari dan Kelurahan Kraton. Namun demikian Kelurahan Tegalsari masih lebih besar fungsi/peranannya mengingat kelurahan tersebut memiliki jumlah jalan kolektor yang lebih banyak dibandingkan dengan Kelurahan Kraton. Sedangkan untuk Kelurahan Muarareja dan Pesurungan Lor masih memiliki kesamaan dalam kepemilikan jumlah jalan arteri, namun jika dibandingkan dengan Kelurahan Pesurungan Lor, Kelurahan Muarareja masih lebih besar perannya karena memiliki 2 buah jalan arteri sekunder. Merujuk pada asumsi awal analisis bahwa tingkat nilai harga akan juga dipengaruhi oleh keberadaan suatu tempat dengan lingkungannya dalam hal ini adalah jenis jalan berdasarkan peran/fungsinya, sehingga Kelurahan Tegalsari mempunyai nilai harga lahan yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan 5 Kelurahan lainnya disusul kemudian oleh Kelurahan Kraton, Muarareja, Kelurahan Margadana, Kelurahan Kaligangsa dan terakhir adalah Kelurahan Pesurungan Lor.

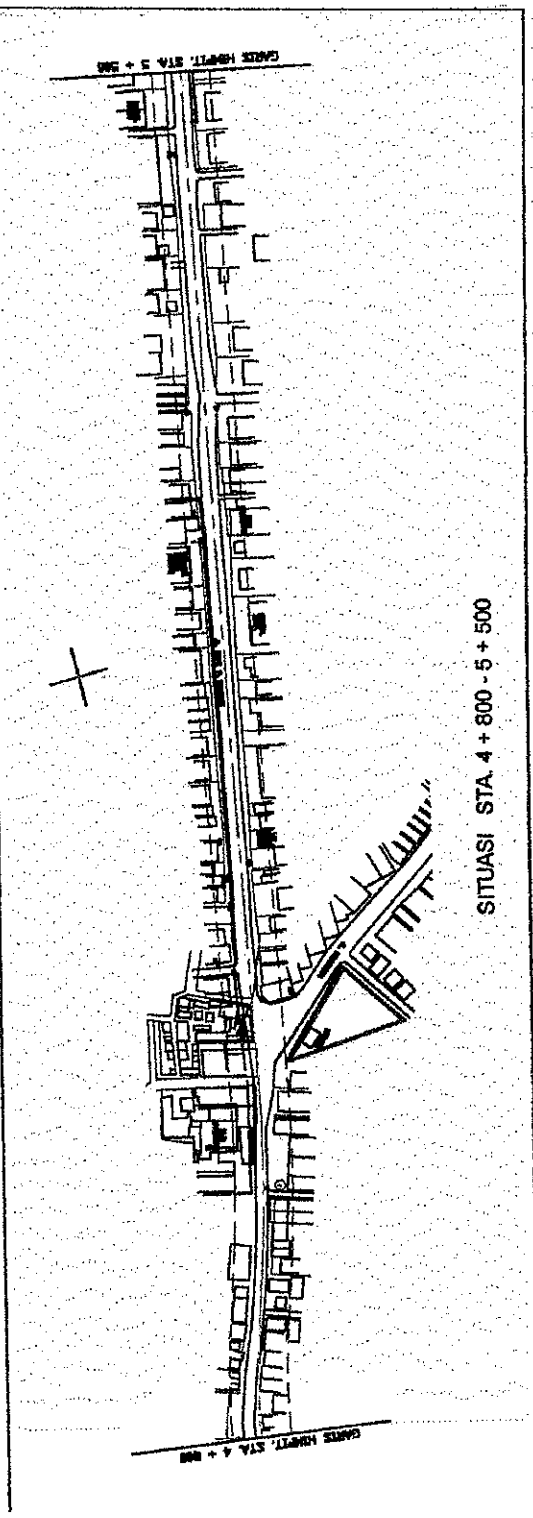
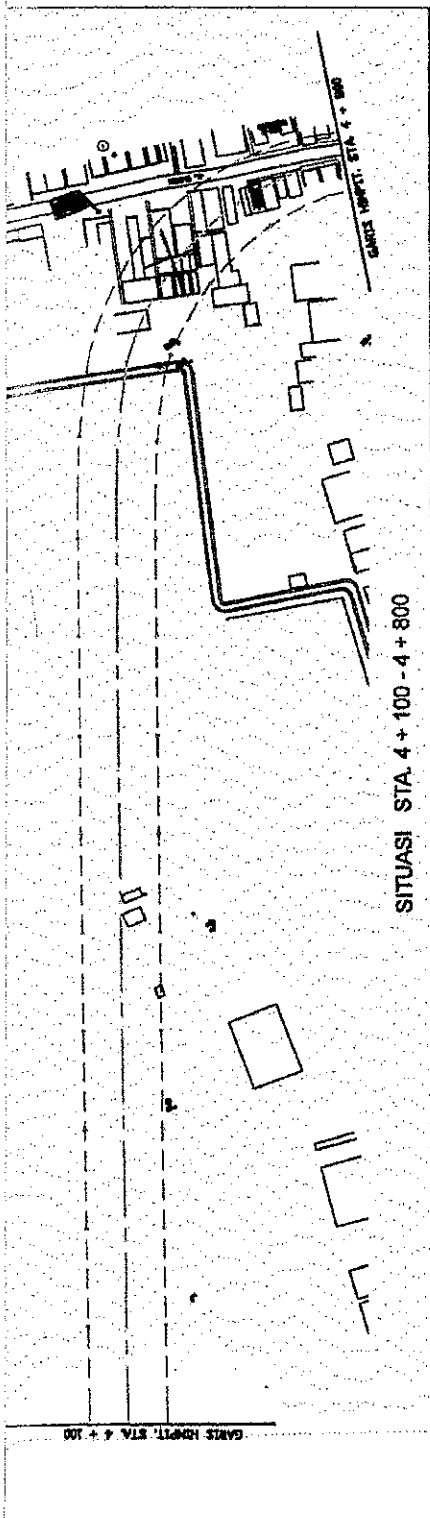
4.3. Analisis Kepemilikan Lahan Pada Bidang Tanah Yang Terkena Proyek Jalan Lingkar Utara

Pada analisis ini akan ditemukenal¹ bidang-bidang lahan yang terkena rencana pembangunan jalan lingkar utara pada 6 wilayah studi, yaitu Kelurahan Tegalsari, Kelurahan Kraton, Kelurahan Muarareja dan Kelurahan Pesurungan Lor Kelurahan Kaligangsa dan Kelurahan Muarareja. Namun demikian pembagian kepemilikan lahan yang terkena rencana pembangunan jalan lingkar akan lebih

disederhanakan menjadi 3 bagian menurut ruas jalan yang dilewati rencana jalan lingkar, yaitu ruas Sibelis – Siwatu yang meliputi wilayah Kelurahan Kraton dan Kelurahan Tegalsari, ruas sebelah timur jalan Mataram (meliputi wilayah Kelurahan Pesurungan Lor dan Muarareja) dan Kelurahan Tegalsari Kecamatan Tegal Barat, Kota Tegal. Kelurahan Tegalsari masuk dalam dua pembagian ruas jalan yang terkena rencana jalan lingkar utara mengingat bahwa wilayah Kelurahan tersebut berada pada persimpangan ruas jalan/tikungan jalan lingkar yang direncanakan. Pembagian ketiga ruas jalan ini hanya untuk kemudahan proses kegiatan pembebasan lahan yang nantinya akan dilakukan. Untuk lebih lengkapnya mengenai pembagian bidang lahan yang terkena rencana jalan lingkar utara tersebut dapat dilihat pada tabel IV.5 di dalam lampiran.

Dengan melihat pada daftar rincian bidang tanah yang terkena rencana jalan lingkar utara di dalam tabel IV.6 di dalam lampiran dapat diketahui bahwa untuk ruas sibelis-siwatu terdapat 314 bidang tanah yang akan terkena rencana pembangunan jalan lingkar yang meliputi kepemilikan tanah kosong sebanyak 74 orang, tanah sawah 32 orang dan tambak 75 kepemilikan dan lain lain 23 bidang., sedangkan rincian masing-masing Kelurahan yaitu Kel Kaligangsa sebanyak 40 bidang kepemilikan, Kel Margadana sebanyak 17 bidang kepemilikan, Kel Pesurungan Lor sebanyak 30 bidang kepemilikan, Kel Muarareja sebanyak 17 bidang kepemilikan, Kel Kraton sebanyak 34 bidang kepemilikan dan Kel Tegalsari sebanyak 174 bidang kepemilikan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel IV.6 dalam lampiran

INDIKURAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA UNIVERSITAS DIPONEGORO	
TEKNIK	
GAMBAR	
SITUASI STA 4 + 100 - 4 + 800 SITUASI STA 4 + 800 - 5 + 500	
KONTAK	
SKALA No. Gambar No. Halaman	100 Meter 105
SUMBER BAPPEDA KOTA TEGAL PROPINSI JAWA TENGAH	



PEMERINTAH KABUPATEN TEGAL
MAHASISWA TEKNIK PERENCANAAN KOTA
URUTAN RENCANA DITUNJANG

PRA TESIS

GAMBAR

SITUASI STA 0 + 000 - 0 + 700

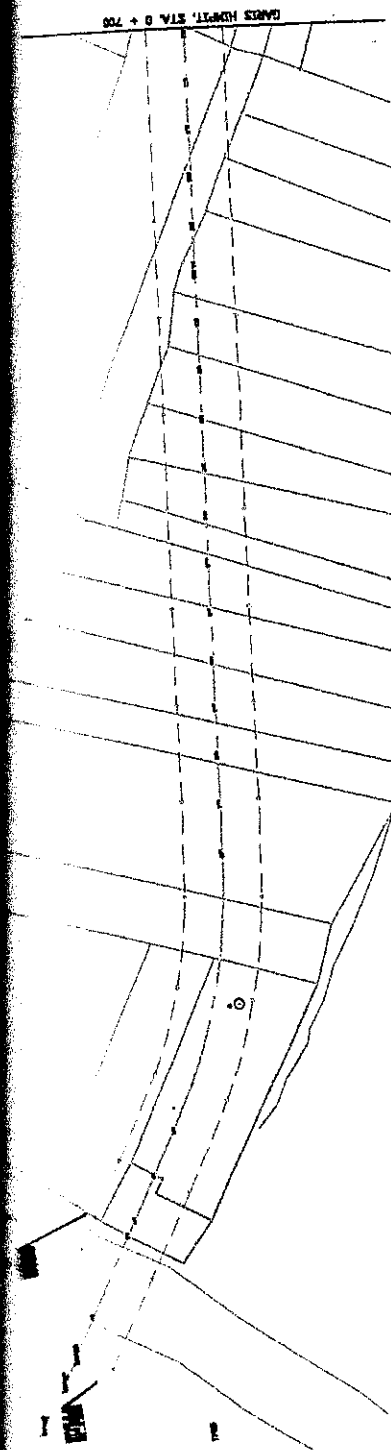
SITUASI STA 0 + 700 - 1 + 400

REVISI

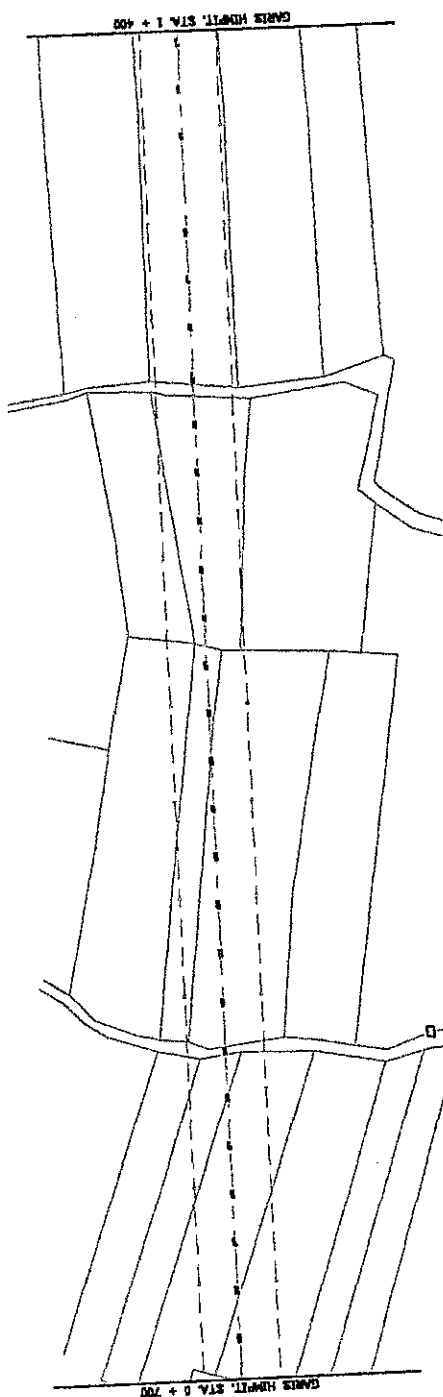
SKALA
No. Gambar
No. Halaman

0 25 50 Meter
100

SUMBER
BAPPEDA KOTA TEGAL
PROPINSI JAWA TENGAH

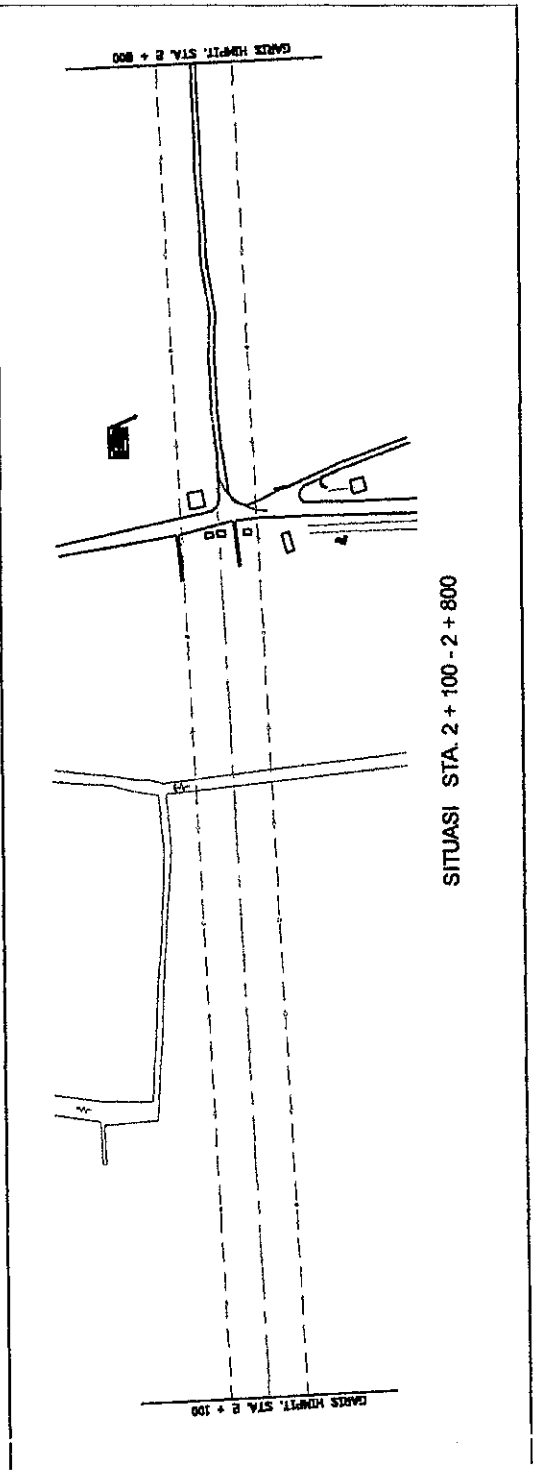
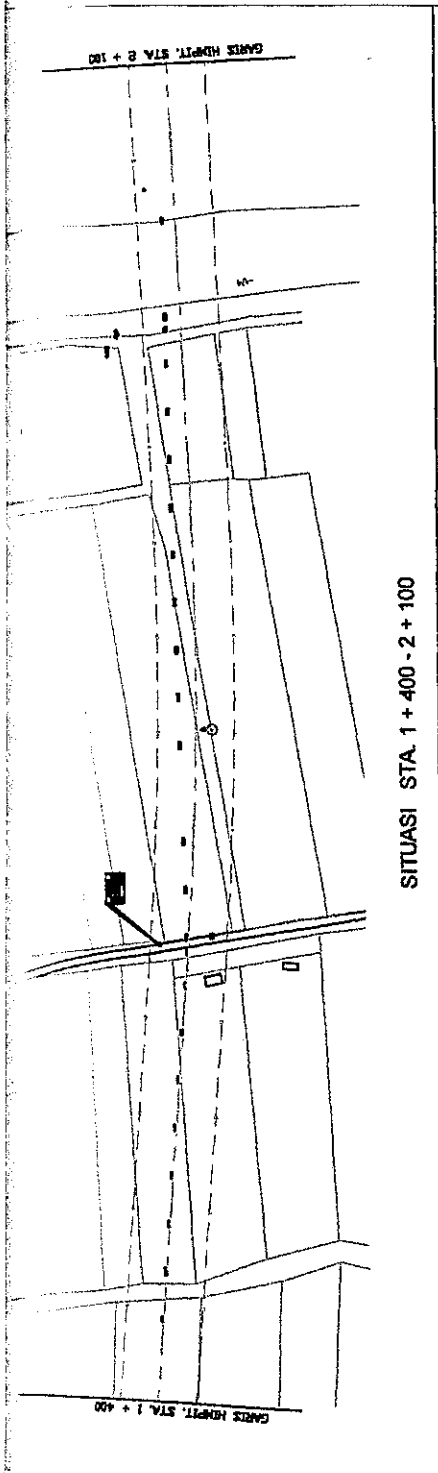


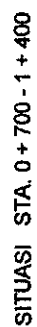
SITUASI STA. 0 + 000 - 0 + 700



SITUASI STA. 0 + 700 - 1 + 400

PROGRAM STUDI A BAK KAWA MAHASISWA TEKNIK PERENCANAAN DAN KAWA UNIVERSITAS DIPONEGORO	
TESIS	
GAMBAR	
SITUASI STA 1 + 400 - 2 + 100 SITUASI STA 2 + 100 - 2 + 800	
KETERANGAN	
SKALA No. Gambar No. Halaman	100 Meter 107
SUMBER BAPPEDA KOTA TEGAL PROPINSI JAWA TENGAH	





4.4 Analisa Nilai Lahan Disepanjang Koridor Jalan Lingkar Utara

4.4.1 Analisis NJOP ((Nilai Jual Objek Pajak)

Yang dimaksudkan nilai lahan dalam studi ini adalah nilai jual harga dasar tanah yang berlaku secara umum antara penjual dan pembeli tidak termasuk bangunan dan segala jenis tanaman dan sarana lainnya. Dalam penentuan harga dasar tanah sesuai dengan Keputusan Presiden no 55 tahun 1993 tentang pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembayaran untuk kepentingan umum maka menggunakan tiga (3) pendekatan yaitu harga antara penjual dan pembeli ditetapkan oleh Notaris / Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT) yang berdasarkan dengan Nilai Jual Obyek Pajak (NJOP) serta harga dasar yang ditetapkan oleh pemerintah sesuai dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri No 01 th 1975 tentang penetapan harga dasar tanah di Kabupaten / Kota setiap tahunnya.

Sebagaimana telah dikemukakan dalam pembahasan di atas, bahwa telah dilakukan penilaian nilai lahan berdasarkan status jalan, letak atau lokasi bidang lahan yang akan dikaji serta kondisi lingkungan sekitar. Pada bagian ini nantinya akan ditinjau mengenai harga lahan di bidang kajian (sepanjang jalan lingkar utara Kota Tegal) berdasarkan besarnya nilai jual obyek pajak sebagai dasar pengenaan pajak bumi dan bangunan secara *time series* yaitu dari tahun 1999 – 2003 yang diperoleh dari kantor pelayanan pajak bumi dan bangunan Kota Tegal.

Pendekatan terhadap nilai jual lahan yang ditetapkan oleh pemerintah dengan maksud untuk memberikan informasi kepada publik serta untuk mengendalikan terhadap harga lahan. Namun demikian apa yang telah ditetapkan tersebut belum

tentu dapat dipergunakan sebagai pedoman bagi masyarakat. Pada prinsipnya nilai harga lahan banyak dipengaruhi oleh faktor-faktor eksternal.

Hasil yang diharapkan muncul untuk analisis ini adalah dapat mengetahui kecenderungan nilai lahan untuk suatu bidang lahan, yaitu di 6 Kelurahan studi yang dilihat atas lokasi/jalan di sepanjang rencana jalan lingkar utara yang akan terkena pembangunannya dengan 3 tipologi yang membentuknya yaitu bidang perumahan, sawah dan tambak sebagaimana karakteristik yang ada di sepanjang rencana jalan lingkar utara Kota Tegal gambaran NJOP disepanjang koridor JL Lingkar seperti pada tabel IV.7 dalam lampiran.

Dari tabel 4.7 di dalam lampiran dapat diketahui bahwa Nilai Jual Obyek Pajak Bumi dari tahun 1999 sampai dengan tahun 2003 relatif memiliki kecenderungan nilai yang stabil. Baik untuk bidang lahan perumahan, kapling sawah maupun tambak. Namun demikian besaran nilai lahan dari tabel di atas, terlihat bahwa kecenderungan nilai lahan untuk tahun 1999-2000 adalah relatif tetap, sebaliknya kenaikan lahan yang terjadi adalah pada tahun 2003. Pada tahun ini nilai NJOP untuk masing-masing tipologi mengalami kenaikan yang cukup tinggi. Untuk masing-masing tipologi tetap ada yang memiliki nilai lahan yang relatif naik dari tahun awal kajian sampai tahun akhir kajian.

Untuk nilai lahan yang memiliki perubahan tersebut sebagai contoh adalah nilai lahan Perumahan Griya Baruna Asri yang mempunyai nilai kenaikan sebesar Rp. 40.000,- dari tahun 2000 ke tahun 2001 dan naik lagi menjadi Rp. 243.000,- pada tahun 2003. Hal ini mengindikasikan bahwa nilai lahan untuk perumahan tersebut mengalami kenaikan nilai yang disebabkan oleh tingginya minat konsumen untuk

membeli rumah, dan faktor kelengkapan fasilitas yang ditawarkan oleh pengembang perumahan tersebut mengingat perumahan ini relatif termasuk baru untuk tahap pengembangannya.

Harga nilai lahan pada wilayah studi kajian secara umum baik ditinjau Nilai Jual Obyek Pajak (NJOP) dan harga pasaran yang berlaku secara normal dapat diklasifikasikan sesuai peruntukan lahannya, untuk kapling sawah dan tambak berkisar dengan nilai jual 10.000–14.000 Rupiah/m². Sedangkan untuk nilai lahan pada bidang lahan perumahan dan sepanjang ruas jalan lingkar memiliki perubahan nilai lahan yang variatif yaitu sebanding dengan hierarki jalan yang dimiliki.

4.4.2 Analisa Nilai Lahan Harga Pasaran

Gerakan reformasi yang bergulir mendorong terjadinya perubahan – perubahan untuk kemajuan disegala bidang. Salah satunya adalah meningkatnya peran serta masyarakat dan pengetahuan masyarakat. Hal tersebut sesuai dengan yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah sebagai salah satu landasan yuridis bagi pengembangan Otonomi Daerah di Indonesia.

Yang sangat mendasar dalam Undang-Undang ini adalah untuk mendorong pemberdayaan masyarakat, pengembangan prakarsa dan kreativitas, peningkatan peran serta masyarakat sehingga didalam merencanakan pembangunan juga melibatkan seluruh komponen masyarakat.

Kegiatan pembangunan di setiap tahun selalu membutuhkan lahan, agar dapat berjalan sesuai dengan yang direncanakan dan bisa diterima oleh semua yang terkena maka pembelian harga lahan/tanah tidak lagi menggunakan pendekatan istilah ganti

rugi,tetapi perlu untuk dimusyawarahkan dan memperhitungkan dengan harga yang layak.

Harga pengadaan / pembelian lahan untuk rencana pembangunan jalan lingkaran utara Kota Tegal penentuan besaran harga nilai lahan melalui musyawarah, meskipun sebenarnya sudah ada harga patokan (NJOP) yang telah ditentukan oleh pemerintah.Dari hasil kesepakatan bersama maka secara umum harga nilai lahan diklasifikasikan sesuai dengan karakteristik wilayah khususnya untuk nilai lahan tambak dan persawahan yang meliputi wilayah kelurahan Kaligangsa dengan harga Rp 25.000 per permeter persegi , wilayah kelurahan PesurunganLor dan Margadana dengan harga Rp 60.000 permeter persegi sedangkan wilayah kelurahan Kraton, kelurahan Muarareja dan kelurahan Tegalsari dengan harga Rp 135.000 permeter persegi untuk tambak dan sawah. Untuk harga nilai lahan tanah kapling sebesar Rp 250.000 permeter persegi, dan untuk nilai lahan di jalan-jalan protokol dengan harga Rp 1.500.000 – Rp 2.250.000 permeter persegi. Maka sesuai dengan hasil analisa data primer dan Nilai Jual Obyek Pajak (NJOP) terjadi adanya ketimpangan yang sangat tinggi karena penentuan nilai jual harga lahan tidak lagi menggunakan dasar yang ditetapkan oleh Notaris / Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT), tetapi berpedoman kepada harga antara penjual dan pembeli. Sebagai gambaran secara lengkap harga nilai lahan untuk kepentingan jalan lingkaran utara Kota Tegal tabel IV.8 di dalam lampiran.

4.5. Analisis Keterkaitan Rencana Pembangunan Jalan Lingkaran Utara Terhadap Nilai Lahan berdasarkan Persepsi Pengguna Lahan

Analisis ini digunakan untuk mengetahui keterkaitan keberadaan rencana pembangunan jalan lingkaran utara Kota Tegal terhadap nilai lahan didasarkan atas

persepsi pengguna lahan. Di mana pengguna lahan di sini adalah masyarakat yang mempunyai bidang lahan di sekitar rencana jalan lingkar yang bidang tanahnya terkena proyek pembangunan rencana jalan lingkar. Jumlah responden yang diambil dalam penelitian ini adalah sebanyak 314 orang, yaitu dengan pembagian 3 kelompok proporsi yaitu ruas Sibelis-Siwatu (Kelurahan Kraton, Kelurahan Muarareja, Kelurahan margadana, Kelurahan Pesurungan Lor dan Kelurahan Tegalsari), sebelah Barat Jalan Mataram (meliputi Kelurahan Kaligangsa). Di mana untuk masing-masing ruas mempunyai proporsi yang sama.

Ada 10 variabel yang digunakan dalam studi ini yaitu: lokasi lahan, periode waktu sejak lahan mulai dimiliki, alasan memiliki lahan, fungsi lahan, jarak kepemilikan lahan dari pusat kota dan jarak lahan ke rencana jalan lingkar, harga lahan sewaktu membeli, penilaian produktifitas lahan (untuk lahan sawah dan tambak), nilai produksi yang dihasilkan atas pemanfaatannya, nilai lahan yang ditawarkan.

Dari Kesepuluh variabel tersebut akan dilihat hubungan/keterkaitan antar masing-masing variabel untuk melihat besaran nilai suatu bidang lahan dengan menggunakan metode tabulasi silang (*Crosstabs*). *Crosstabs* merupakan salah satu metode *cross classifield* yang memakai uji statistik untuk mengetahui dan mengidentifikasi korelasi atau hubungan antara dua variabel. Hubungan korelasi tersebut dapat menunjukkan tingkat ketergantungan antara variabel yang satu dengan variabel yang lainnya. variabel-variabel yang hubungannya diidentifikasi, disusun dalam baris dan kolom. Statistik uji Pearson digunakan untuk menguji korelasi antara variabel baris dan kolom.

4.5.1 Analisa Keterkaitan Tahun Kepemilikan dengan Harga Lahan Sewaktu

Membeli

Persepsi pengguna lahan dilihat dari tahun kepemilikan lahan dan harga pembelian lahan dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Untuk tahun <1980: harga pembelian lahan adalah kurang dari Rp. 10.000,00/m² dengan persentase 10%, sedangkan harga Rp. 10.000,00 – Rp. 100.000,00/m² adalah 3,3%.
- Tahun 1980 – 1989: harga beli lahan di dominasi < Rp.10.000/m² (23,3%) dan Rp. 100.000-Rp. 199.000,- (20%) sedangkan dengan harga Rp. 10.000-Rp.99.000 dan > Rp.200.000,- mempunyai persentase yang sama yaitu 3,3%.
- Tahun 1990 – 2000: harga beli lahan terbesar mempunyai harga Rp.100.000-Rp. 199.000/m² yaitu sebanyak 16,7%

Analisa keterkaitan tahun kepemilikan dengan harga lahan sewaktu membeli dari hasil output program SPSS pada tabel IV.9 di dalam lampiran ini, dapat diketahui keterkaitan antara tahun kepemilikan dengan harga lahan sewaktu membeli. Hasil Chi Square yang telah didapatkan pada perhitungan untuk keterkaitan kedua variabel ini didapatkan angka sebesar 9,776 dan nilai probabilitas sebesar 1,34. Hal ini berarti kedua variabel ini tidak mempunyai hubungan karena nilai probabilitas yang dihasilkan lebih besar dari 0,05. Dengan demikian alasan pengguna lahan di sepanjang koridor rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal memiliki lahannya dengan harga lahan sewaktu membeli tidak saling mempunyai keterkaitan. Hasil perhitungan Chi Square pada tabel IV.9 lampiran ini.

4.5.2 Analisa Keterkaitan Lokasi dengan Harga Lahan

Dari hasil output SPSS dapat diketahui keterkaitan di antara ke dua variabel lokasi dan harga lahan sebagai berikut:

- ♦ Kelurahan Tegalsari, harga lahan awal pembelian para pengguna lahan mulai Rp. 10.000 –Rp.99.000/M² (6,7%), disusul kemudian harga lahan sebesar >Rp.200.000/M² (13,3%) dan Rp.100.000-Rp.199.000/M² (16,7%).
- ♦ Ruas Sibelis-Siwatu, harga lahan awal kepemilikan persepsi pengguna lahan adalah terbesar dengan nilai Rp.100.000-Rp.199.000/M² (20%), kemudian kurang dari Rp.10.000/M² (6,7%) dan nilai paling kecil dengan harga Rp.10.000-Rp.99.000/M² (3,3%). Secara detail keterkaitan lokasi dengan harga lahan di masing-masing wilayah studi dapat dilihat pada tabel IV.9 dalam lampiran ini.
- ♦ Ruas Sebelah Timur Jalan Mataram, mempunyai dominasi nilai harga lahan kurang dari Rp.10.000/M² (30%) dan hanya 3,3% yang berharga Rp.10.000-Rp.99.000/M².

Untuk melihat hubungan di antara kedua variabel dalam tabel IV.10 dalam lampiran ini, dilihat hasil chi-square yang telah didapatkan dari hasil perhitungan menggunakan output SPSS. Untuk keterkaitan kedua variabel ini didapatkan angka sebesar 25,630 dan nilai probabilitas sebesar 0,00. Hal ini berarti kedua variabel ini mempunyai hubungan karena nilai probabilitas hitung yang dihasilkan lebih kecil dari 0,05. Selain adanya hubungan diantara kedua variabel, ternyata dapat dilihat juga bahwa keduanya mempunyai keterkaitan yang kuat, hal ini ditunjukkan oleh

angka Coefisien Contingensi sebesar 0,679 atau mendekati 1. Perhitungan hasil Chi Square dapat dilihat pada tabel IV.11 dalam lampiran ini.

Untuk mengukur sifat atau tingkat hubungan antara kedua faktor, digunakan koefisien contingensi, yaitu pengukuran yang didasarkan perhitungan chi square dengan nilai 0 sampai 1. Dengan standart tinggi bila nilai mendekati 1 dan rendah bila nilai mendekati 0. Maka dari hasil perhitungan nilai koefisien contingensi didapat angka sebesar 0,679 atau mendekati 1 hasil perhitungan pada tabel IV.12 lampiran ini. Dengan demikian alasan masyarakat / investor memiliki lahan yang berlokasi di sepanjang koridor jalan lingkar Utara Kota Tegal dengan motivasi lahan dekat dari pusat kota dan harga lahan masih relatif murah.

4.5.3 Analisa Keterkaitan Lokasi dengan Fungsi Lahan

Pada bagian ini akan dilihat mengenai keterkaitan/hubungan yang terjadi diantara lokasi (dibagi menurut 3 ruas) dan fungsi lahan/pemanfaatan lahan yang dimiliki. Hasil ini dilihat dari fungsi yang digunakan oleh pengguna lahan dalam kaitannya dengan bidang lahan mereka yang mungkin terkena rencana pembangunan jalan lingkar. Untuk itu hasil perhitungan dapat diklasifikasikan hal-hal sebagai berikut:

- ♦ Kelurahan Tegalsari, mempunyai fungsi lahan untuk permukiman (34%) ,tanah kosong (18%). dan tambak (0,02%)
- ♦ Kelurahan Kraton, mempunyai fungsi lahan untuk sawah (0.05%) dan tanah kosong (0.05%).
- ♦ Kelurahan Muarareja, mempunyai fungsi lahan untuk tambak (0.05%)

- ♦ Kelurahan Pesurungan Lor , mempunyai fungsi lahan untuk sawah (0.03%) dan tambak (0.06%).
- ♦ Kelurahan Margadana, mempunyai fungsi lahan untuk sawah (0.03%). Dan tambak (0.01%)
- ♦ Kelurahan Kaligangsa, mempunyai fungsi lahan untuk sawah (0.01% dan tambak (0.11%).

Secara detail untuk mengetahui keterkaitan lokasi dengan fungsi lahan maka dapat dilihat pada tabel IV.13 lampiran ini.

Sedangkan untuk menguji apakah ada hubungan (uji indepedensi) antara keterkaitan lokasi dengan fungsi lahan. Maka menggunakan perhitungan Chi square, hasil perhitungan didapatkan angka 54,805 dan probabilitas yang dihasilkan lebih kecil dari 0,00. Hal ini berarti kedua variabel mempunyai hubungan yang signifikan karena nilai probabilitas yang dihasilkan lebih kecil dari 0,05. untuk mengukur sifat atau koefisien kontingensi didasarkan pada perhitungan chi square dengan nilai 0 sampai 1, dengan standar tinggi bila nilai mendekati angka 1 dan rendah bila nilai mendekati 0. Maka sesuai dengan perhitungan pada tabel IV.15 lampiran ini didapat angka 0,804 dengan demikian alasan masyarakat / instansi yang memiliki lokasi di sepanjang rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara mempunyai keterkaitan dengan fungsi lahan.

4.5.4 Analisa Keterkaitan Lokasi dengan Tingkat Produktifitas Lahan

Untuk keterkaitan yang terjadi antara lokasi dengan tingkat produktifitas lahan dapat diketahui bahwa untuk Kelurahan Tegalsari tidak mempunyai produktifitas, karena fungsi/pemanfaatan lahan yang dimiliki untuk lokasi ini adalah

berupa permukiman dan bukan sawah/tambak yang bisa dilihat tingkat produktifitasnya. Untuk ruas Sibelis-Siwatu 20% diantaranya juga tidak mempunyai produktifitas karena sebagian besar untuk lokasi tersebut, bidang lahan yang terkena rencana pembangunan jalan lingkar adalah berupa tanah kosong. Sedangkan 10% sisanya mempunyai produktifitas. Ruas Sebelah Timur Jalan Mataram juga mempunyai produktifitas, hal ini ditunjukkan oleh persentase sebesar 23,3%, sedangkan 6,7% tidak produktif.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa di ruas Sibelis-Siwatu mempunyai perbandingan yang sama antara penggunaan pertanian (sawah) dan tanah kosong dimana lahan sawahnya termasuk produktif. Sedangkan untuk ruas di Sebelah Timur Jalan Mataram yang didominasi oleh penggunaan lahan tambak dapat dikatakan lahan tersebut produktif untuk kegiatan tersebut. Perhitungan Crostabulasi keterkaitan lokasi dengan tingkat produktifitas lahan dapat dilihat pada tabel IV.16 lampiran ini.

Untuk menguji apakah ada hubungan antara keterkaitan lokasi dengan tingkat produktifitas lahan maka digunakan Chi Square sesuai dengan perhitungan pada tabel IV.17 lampiran ini dan didapatkan angka sebesar 18,867 dan probabilitas sebesar 0,01. hal ini berarti kedua variabel tersebut mempunyai hubungan yang signifikan, karena nilai batas probabilitas yang dihasilkan lebih kecil dari 0,05 sedangkan untuk mengukur sifat atau tingkat hubungan kedua faktor digunakan koefisien kontingensi yang didasarkan kepada perhitungan Chi Square dengan nilai 0 sampai 1, sehingga dari hasil perhitungan sesuai tabel IV.18 lampiran ini didapat angka 0.621 atau mendekati 1, dengan demikian masyarakat / investasi memiliki

lahan disepanjang rencana pembangunan Jl Lingkar memiliki keterkaitan erat dengan tingkat produktifitas lahan yang cukup baik.

4.5.5 Analisa Keterkaitan Lokasi dengan Nilai Produksi Hasil Pemanfaatan

Lahan

Setelah melihat tingkat produktifitas lahan dari sub bab sebelumnya, disini akan dilihat bagaimana hubungan yang terjadi antara lokasi dengan nilai produksi hasil pemanfaatan lahannya.

- ♦ Kelurahan Tegalsari, karena fungsi lahan di atasnya didominasi oleh lahan permukiman, maka tidak dapat diketahui nilai produksi yang dihasilkan dari pemanfaatan lahan tersebut
- ♦ Ruas Sibelis-Siwatu sebelah barat yang meliputi Kelurahan Kaligangsa, 20% diantaranya merupakan lahan tambak dan sawah sehingga tidak dapat dihitung nilai produksi lahannya, sedangkan 6,7% menghasilkan nilai produksi atas lahan sebesar Rp.10.000.000-Rp.15.000.000 per tahun dan hanya 3,3% yang mempunyai nilai produksi sebesar Rp.1.000.000-Rp.10.000.000 per tahun.
- ♦ Ruas Sebelah Timur Jalan Mataram di Kelurahan Pesurungan Lor, Kelurahan Margadana, Kelurahan Kraton, Kelurahan Muarareja dan Kelurahan Tegalsari. 13,3% menghasilkan nilai produksi sebesar Rp.1.000.000-Rp.10.000.000 per tahun, 6,7% sebesar Rp.1.000.000 per tahun dan 3,3% sebesar Rp.10.000.000 – Rp.15.000.000 per tahun dan untuk nilai produksi yang dihasilkan dalam satu tahun sebesar Rp.20.000.000-Rp.35.000.000 mempunyai persentase 6,7%.

Tabel keterkaitan lokasi dengan nilai produktifitas lahan dapat dilihat pada tabel IV.19 lampiran ini.

Untuk menguji keterkaitan kedua variabel tersebut digunakan Chi Square maka didapatkan angka sebesar 22.878 dan nilai probabilitas sebesar 0,04. Hal ini berarti kedua variabel mempunyai hubungan signifikan karena nilai probabilitas yang dihasilkan lebih kecil dari 0,05. Hasil perhitungan Chi Square dapat dilihat pada tabel IV.20 lampiran ini. Sedangkan untuk mengukur sifat atau tingkat antara dua faktor digunakan koefisien kontingensi yang didasarkan pada perhitungan Chi Square dengan nilai 0 sampai 1. Dari hasil perhitungan sesuai tabel IV.21 lampiran ini didapat angka 0,658 dengan demikian mendekati angka 1 sehingga alasan pengguna lahan / investor memiliki lahan memiliki keterkaitan yang erat dengan tingkat produktifitas lahan yang dimiliki dengan nilai untuk menopang tingkat penghidupan bagi keluarganya.

4.5.6 Analisa Keterkaitan Tingkat Produktifitas Lahan dengan Nilai Produksi Hasil Pemanfaatan Lahan

Terkait dengan nilai lahan yang ingin diketahui di sepanjang ruas rencana pembangunan jalan lingkar, pada bagian ini akan dianalisis mengenai keterkaitan yang terjadi antara tingkat produktifitas lahan dan nilai produksinya.

Dengan melihat pada output SPSS yang dihasilkan, diketahui bahwa lahan produktif dapat menghasilkan nilai produksi dalam setahunnya untuk pendapatan Rp.1-10 Juta (16,7%), Rp.10-15 Juta per tahun (10%) dan Rp.20-35 Juta per tahun dengan persentase 6,7%. Sedangkan untuk lahan yang termasuk tidak produktif

hanya memiliki income kurang dari Rp.1 juta per tahunnya dapat dilihat pada tabel IV.22 lampiran ini

Untuk keterkaitan kedua variabel ini didapatkan angka sebesar 60,000 dan nilai probabilitas sebesar 0,00. Hal ini berarti kedua variabel ini mempunyai hubungan karena nilai probabilitas hitung yang dihasilkan lebih kecil dari 0,05.

Selain adanya hubungan diantara kedua variabel, ternyata dapat dilihat juga bahwa keduanya mempunyai keterkaitan yang kuat, hal ini ditunjukkan oleh angka Coefisien Contingensi sebesar 0,816 atau mendekati 1. Sehingga motivasi pengguna/investor memiliki lahan di sepanjang rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal memiliki nilai strategis yang cukup baik karena tingkat produktifitas lahan sebanding nilai produksi yang diharapkan.

4.5.7 Analisa Keterkaitan Lokasi dengan Jarak dari Pusat Kota

Selain dari fungsi lahan yang akan dilihat untuk mengetahui nilai lahan, variabel yang penting untuk diperhatikan adalah variabel jarak. Pada bagian ini akan diketahui lebih dahulu keterkaitan yang terjadi antara variabel lokasi dengan jarak dari pusat kota berdasarkan persepsi pengguna lahan.

Untuk hal tersebut diatas dapat diketahui hal-hal sebagai berikut, yang mana hanya diambil persepsi pengguna lahan yang bersifat dominan saja.

- ♦ Kelurahan Tegalsari, mempunyai kecenderungan jarak kurang dari 3 Km.
(33,3%)
- ♦ Ruas Sibelis-Siwatu yang terdiri dari Kelurahan Margadana , Kelurahan Pesurungan Lor , Kelurahan Kraton, dan Kelurahan Muarareja mempunyai jarak dengan pusat kota antara 3-5 Km

- ♦ Ruas sebelah Barat Jalan Mataram yaitu Kelurahan Kaligangsa , berjarak lebih dari 5 Km dari pusat kota.

Hasil analisa dengan crosstabulasi dapat dilihat pada tabel IV.24 lampiran ini.

Dari ketiga kelompok lokasi di dalam tabel IV.24 dapat dilihat bahwa lokasi studi yang mempunyai jarak relatif pendek dengan pusat kota adalah Kelurahan Tegalsari, disusul kemudian Ruas Sibelis-Siwatu dan terakhir Ruas Sebelah Barat Jalan Mataram.

Untuk menguji keterkaitan kedua variabel digunakan Chi Square sesuai perhitungan pada tabel IV.25 lampiran ini didapat perhitungan angka sebesar 19,749 dan nilai probabilitas sebesar 0,00. Hal ini berarti kedua variabel mempunyai hubungan yang signifikan karena nilai probabilitas yang dihasilkan lebih kecil dari 0,05. Sedangkan untuk mengukur sifat atau tingkat hubungan antara kedua faktor digunakan koefisien kontingensi yang didasarkan juga pada perhitungan Chi Square dengan nilai 0 sampai 1. Dari hasil perhitungan nilai kontingensi sesuai tabel IV.26 maka didapat angka sebesar 0,630 atau mendekati 1 sehingga alasan pengguna lahan / investor untuk memiliki lahan lokasinya dengan jarak terhadap pusat kota cukup dekat.

4.5.8 Analisa Keterkaitan Lokasi dengan Jarak dari Rencana Jalan Lingkar

Variabel jarak kedua yang dipertimbangkan dalam analisis ini adalah jarak bidang lahan terhadap rencana jalan lingkar utara Kota Tegal. Sama seperti bagian di atas yang akan diambil untuk hasil jarak adalah nilai yang dominan.

- ♦ Kelurahan Tegalsari, mempunyai kecenderungan jarak kurang dari 0,5 Km.
(33,3%) dari rencana jalan lingkar.

- ♦ Ruas Sibelis-Siwatu meliputi Kelurahan Margadana, Kelurahan Pesurungan Lor , Kelurahan Kraton dan Kelurahan Muarareja , mempunyai jarak dengan jalan lingkar sejauh 3 Km
- ♦ Ruas sebelah Barat Jalan Mataram yaitu Kelurahan Kaligangsa , berjarak lebih dari 3 Km dari jalan lingkar.

Dilihat dari hasil analisis pada tabel IV.27 pada lampiran ini dapat diketahui bahwa Kelurahan Tegalsari merupakan Kelurahan yang paling dekat dengan jalan lingkar nantinya sedangkan ruas Sebelah Barat jalan Mataram (Kelurahan Kaligangsa) merupakan ruas jalan yang terjauh dari rencana jalan lingkar.

Untuk keterkaitan kedua variabel ini didapatkan angka sebesar 29,813 dan nilai probabilitas sebesar 0,00. Hal ini berarti kedua variabel ini mempunyai hubungan karena nilai probabilitas hitung yang dihasilkan lebih kecil dari 0,05.

Selain adanya hubungan diantara kedua variabel, ternyata dapat dilihat juga bahwa keduanya mempunyai keterkaitan yang kuat, hal ini ditunjukkan oleh angka Coefisien Contingensi sebesar 0,706 atau mendekati 1. Sehingga alasan pengguna lahan / investor untuk memiliki lahan di sepanjang Rencana Jalan Lingkar Utara memiliki keterkaitan dengan lokasi dan rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara yang dianggap cukup dekat dengan pusat kota sehingga cukup memiliki nilai strategis di masa mendatang baik untuk rencana usaha maupun pemukiman.

4.5.9 Analisa Keterkaitan Lokasi dengan Nilai Lahan yang ditawarkan

Setelah melihat beberapa pertimbangan analisis di atas, pada bagian ini akan dilihat persepsi pengguna lahan yang ditawarkan nilai lahannya untuk bidang lahan

mereka yang terkena pembangunan rencana jalan lingkar dapat dilihat pada tabel IV.30 pada lampiran ini.

Dari hasil perhitungan pada tabel IV.30 pada lampiran ini dapat diketahui hal-hal sebagai berikut:

- ♦ Kelurahan Tegalsari, mempunyai posisi tawar dengan nilai lebih dari Rp.1.500.000,00 – Rp 2.250.000,00 per M² nya.
- ♦ Ruas Sibelis-Siwatu yang meliputi Kelurahan Margadana, Kelurahan Pesurungan Lor, Kelurahan Kraton dan Kelurahan Muarareja , mempunyai nilai tawar untuk bidang lahan yang akan terkena rencana pembangunan jalan lingkar bervariasi antara Rp. 135.000-Rp.1.500.000,00/M²
- ♦ Ruas Sebelah Barat Jalan Mataram, menawarkan lahannya Rp. 25.000 – Rp 60.000,-

Untuk keterkaitan kedua variabel ini didapatkan angka sebesar 54,444 dan nilai probabilitas sebesar 0,00. Hal ini berarti kedua variabel ini mempunyai hubungan karena nilai probabilitas hitung yang dihasilkan lebih kecil dari 0,05.

Selain adanya hubungan diantara kedua variabel, ternyata dapat dilihat juga bahwa keduanya mempunyai keterkaitan yang kuat, hal ini ditunjukkan oleh angka Coefisien Contingensi sebesar 0,803 atau mendekati 1 dengan demikian alasan pengguna / investor memiliki lahan disepanjang Jalan Lingkar Utara terkait erat dengan lokasi yang strategis sehingga memiliki nilai tawar jual lahan yang cukup tinggi.

4.5.10 Keterkaitan Lokasi dengan Alasan Kepemilikan

Dengan melihat pada output crosstabs untuk hubungan lokasi dengan alasan kepemilikan lahan didapatkan hasil bahwa keterkaitan Kelurahan Kaligangsa dengan alasan kepemilikan lahan nilai peningkatan pada harga lahan yang murah, yaitu sebesar 60% sedangkan alasan kedua adalah rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara sebesar 25% sedangkan adanya kemudahan transportasi sebesar 5%, pada Kelurahan Margadana alasan kepemilikan lahan nilai kepemilikan tertinggi pada rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara sebesar 41,17% alasan kedua adanya kepemilikan lahan karena harga lahan murah sebesar 29,4% dan alasan ketiga karena kedekatan dengan pusat kota sebesar 11,76%, pada Kelurahan Pesurungan Lor alasan kepemilikan lahan terbesar karena adanya harga lahan murah sebesar 33% urutan kedua dan ketiga adanya rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara dan adanya kedekatan dengan pusat kota masing-masing sebesar 26,67% dan 16,67%. Pada Kelurahan Muarareja alasan kepemilikan lahan hampir memiliki persepsi yang merata antara lain karena dekat dengan pusat kota kemudahan transportasi dan harga lahan murah dengan prosentase masing-masing 17,6%, untuk Kelurahan Kraton alasan kepemilikan lahan karena dekat dengan pusat kota sebesar 35,29%, dekat perumahan sebesar 29,41% dan kemudahan transportasi 23,53%.

Secara umum di 6 (enam) Kelurahan apabila diklasifikasikan maka alasan kepemilikan lahan yang sangat dominan adalah karena faktor dekat dengan pusat kota sebesar 42,03%. Yang kedua alasannya adalah karena dekat dengan perumahan sebesar 22,93% dan karena harga lahan yang relatif murah sebesar 13,69%. Secara detail dapat dilihat pada tabel IV.33 pada lampiran ini.

Sehingga jika dilihat pada hubungan diantara keduanya ternyata tidak signifikan, hal ini diperkuat oleh Chi-Square yaitu nilai probabilitas yang sebesar 0,138 atau lebih besar dari 0.05 ,dengan demikian maka variabel lokasi dengan alasan kepemilikan lahan tidak mempunyai hubungan yang signifikan.

4.5.11 Rangkuman Analisa Nilai Lahan di sepanjang Koridor Rencana Jalan

Jalan Lingkar Utara

Penggunaan lahan dikawasan studi dibentuk oleh dua pola karakteristik utama yaitu penggunaan lahan kaitannya dengan potensi alamiah dan penggunaan lahan kaitannya dengan penggunaan lahan sebagai ruang pembangunan. Guna lahan di wilayah studi meliputi guna lahan pertanian sawah 1.070,80 ha atau 27,81% guna lahan pertambakan sebesar 780,32 ha atau 20,27% guna lahan permukiman seluas 1.615,49 ha atau sebesar 41,96%.

Sedangkan tata guna lahan yang terkena rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara adalah meliputi permukiman sebanyak 105 bidang tanah, tanah sawah sebanyak 32 bidang tanah, tanah kosong sebanyak 74 bidang tanah dan tambak sebanyak 75 bidang tanah. serta sarana dan prasarana lainnya sebanyak 26 bidang. Data analisa penggunaan lahan di wilayah studi dapat dikelompokkan sesuai dengan batas administrasi wilayah yang meliputi kecamatan Margadana terdiri dai Kelurahan Kaligangsa sebanyak 40 bidang tanah, Kelurahan Margadana sebanyak 17 bidang, Kelurahan pesurungan Lor sebanyak 30 bidang dan Kec Tegal Barat meliputi Kelurahan Muarareja sebanyak 17 bidang, Kelurahan Kraton sebanyak 34 bidang serta Kelurahan Tegalsari sebanyak 174 bidang. Sehingga secara keseluruhan tata

guna lahan yang terkena rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal sebanyak 314 bidang.

Untuk mengetahui terhadap perubahan nilai lahan disepanjang koridor Jalan Lingkar Utara Kota Tegal, peneliti menggunakan dua(2) analisis yaitu analisis Nilai Jual Obyek Pajak (NJOP) dengan pertimbangan yang dipakai sebagai pedoman oleh pemerintah dalam kaitannya dengan pemungutan pajak bumi dan bangunan (PBB) yang secara yuridis telah memiliki ketetapan hukum yang pasti. Perkembangan harga nilai lahan dari data tahun 1999 sampai dengan tahun 2003 mengalami kenaikan, tetapi masih dalam batas-batas kewajaran yang dapat diterima oleh publik, sebagai gambaran peningkatan NJOP setiap tahun dapat dilihat pada tabel IV.7. Namun harga nilai lahan pada wilayah studi kajian secara umum ditinjau dari nilai Jual Obyek Pajak (NJOP) dan harga pasaran yang berlaku secara normal dapat diklasifikasikan sesuai peruntukan tata guna lahannya. Untuk kapling sawah dan tambak berkisar dengan nilai jual RP 10.000- Rp 14.000/M² sedangkan untuk nilai lahan pada bidang perumahan disepanjang koridor Jalan Lingkar Utara perubahan nilai lahan bervariasi sesuai dengan hierarki jalan.

Analisa nilai lahan harga pasaran maksudnya yaitu harga nilai lahan yang ditawarkan oleh pemilik lahan yang terkena rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara dari hasil wawancara langsung kepada pemilik lahan maka menurut pengguna lahan dapat diklasifikasikan sesuai dengan karakteristik dan produktifitas tata guna lahan. Harga nilai jual lahan tambak dan persawahan dibedakan dengan melihat kondisi jarak terhadap pusat kota, semakin jauh dengan pusat kota maka harga lahannya akan lebih rendah dibandingkan dengan lokasi lahan yang dekat dengan

jarak pusat kota, pada Kelurahan Kaligangsa dengan nilai jual Rp 25.000/m² untuk tambak, Kelurahan Pesurungan Lor dan Kelurahan Margadana dengan harga Rp 60.000,-/M2 untuk tambak, sedangkan untuk Kelurahan Muarareja dan Kelurahan Tegalsari dengan nilai jual lahan tambak dan sawah sebesar Rp 135.000,-/M2 dan untuk harga nilai lahan tanah kaplingan sebesar Rp 250.000,-/M2 sedangkan untuk nilai jual lahan pada lokasi jalan –jalan utama dengan harga Rp 1.500.000,-/M2.- Rp 2.500.000,/ M2-

Untuk membuktikan keterkaitan harga nilai lahan disepanjang koridor rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara dengan menggunakan analisa tabulasi silang dan menggunakan analisa deskriptif kualitatif, analisa keterkaitan harga nilai lahan dengan menggunakan 10 variabel dengan hasil sebagaimana tabel IV.36 pada lampiran ini

4.6 Pola Harga Lahan di Sepanjang Rencana Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal

Penggunaan lahan di sepanjang wilayah studi dapat digolongkan sesuai dengan aktifitasnya yaitu guna lahan untuk pemukiman, guna lahan untuk pertanian dan guna lahan untuk pertambakan, hal tersebut berkaitan erat terhadap pola harga baik menurut harga nilai jual obyek pajak (NJOP) maupun pada harga yang berlaku di masyarakat.

Pada harga lahan yang berlaku di sepanjang rencana pembangunan jalan lingkar utara Kota Tegal menurut undang –undang nomor 12 tahun 1995 dan peraturan Menteri Dalam Negeri nomor 01 tahun 1975 tentang penetapan harga dasar tanah setiap tahun pada Kabupaten / Kota maka rata-rata mengalami kenaikan

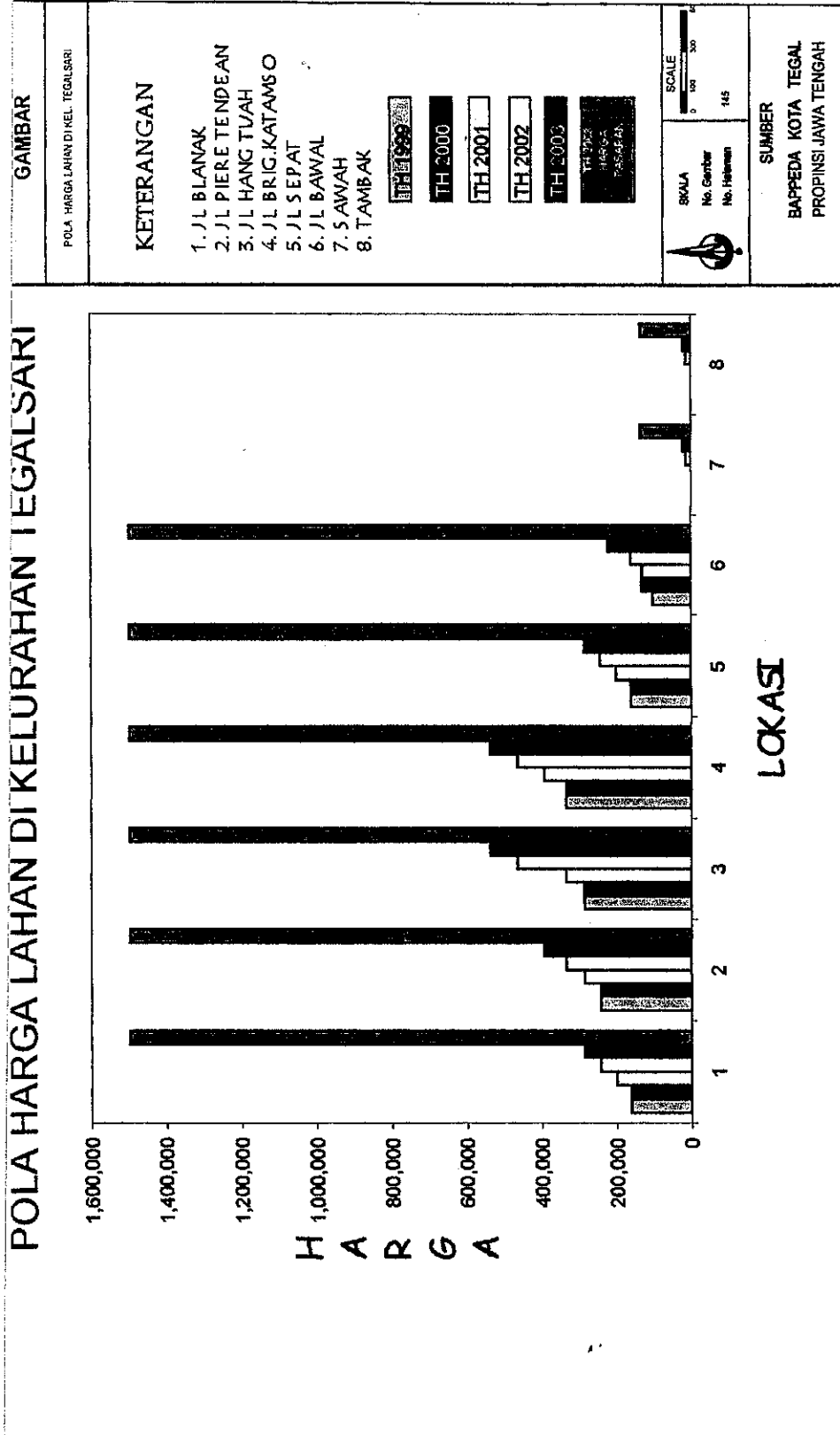
bervariasi antara 10% - 20% setiap tahun . Secara lengkap hasil analisis pola harga lahan di masing – masing wilayah studi yang meliputi Kelurahan Tegalsari, Kelurahan Kraton, Kelurahan Muarareja, Kelurahan Margadana, Kelurahan Pesurungan Lor dan Kelurahan Kaligangsa dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

POLA HARGA LAHAN DI KELURAHAN KRATON

LOKASI	POLA HARGA LAHAN DI KELURAHAN KRATON					NILAI PASARAN 2003	KENAIKAN RATA RATA (%)
	NILAI JUAL OBYEK PAJAK (NJOP)						
	1999	2000	2001	2002	2003		
KRATON							
JL KAPTEN ISMAIL	285.000	285.000	335.000	464.000	537.000	1.500.000	14,34
DURIAN	200.000	200.000	243.000	285.000	335.000	1.500.000	11,24
SIPLEM	36.000	36.000	48.000	64.000	82.000	250.000	18,94
BAWAL	48.000	48.000	64.000	128.000	200.000	1.500.000	37,90
PERUM GRIYA	160.000	160.000	200.000	200.000	243.000	250.000	4,30
SAWAH I	48.000	48.000	64.000	64.000	64.000	135.000	6,66
SAWAH III	23.500	23.500	27.000	27.000	27.000	135.000	7,00
SAWAH IV-V	14.000	14.000	20.000	20.000	20.000	135.000	10,10
SAWAH VI-VII	10.000	10.000	14.000	14.000	24.000	135.000	8,00

Sumber data (hasil analisa tahun 2003)

POLA HARGA LAHAN DI KELURAHAN TEGALSARI



POLA HARGA LAHAN DI KELURAHAN TEGALSARI

LOKASI	POLA HARGA LAHAN DI KELURAHAN TEGALSARI					NILAI PASARAN 2003	KENAIKAN RATA RATA (%)
	NILAI JUAL OBYEK PAJAK (NJOP)						
	1999	2000	2001	2002	2003		
TEGALSARI							
JL BLANAK	160.000	160.000	200.000	243.000	285.000	1.500.000	4,30
JL PIERE TENDEAN	243.000	243.000	285.000	335.000	394.000	1.500.000	7,02
JL HANG TUAH	285.000	285.000	335.000	464.000	537.000	1.500.000	10,84
JL BRIGJEN KATAMSO	335.000	335.000	394.000	464.000	537.000	1.500.000	10,20
JL SEPAT	160.000	160.000	200.000	243.000	285.000	1.500.000	12,74
JL BAWAL	103.000	131.500	131.500	160.000	221.500	1.500.000	21,42
SAWAH				14.000	20.000	135.000	42,80
TAMBAK				14.000	20.000	135.000	42,80

Sumber data (hasil analisa tahun 2003)

1 F 11 D

GAMBAR

POLA HARGA LAHAN DI KEL. MUDAREJA

KETERANGAN

1. JL MATARAM
2. BRAWIJAYA
3. TAMBAK I
4. TAMBAK II
5. TAMBAK III

TH 1999

TH 2000

TH 2001

TH 2002

TH 2003

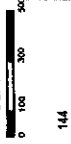
TH 2003
HARGA
PASARAN

SKALA

No. Gambar
No. Halaman



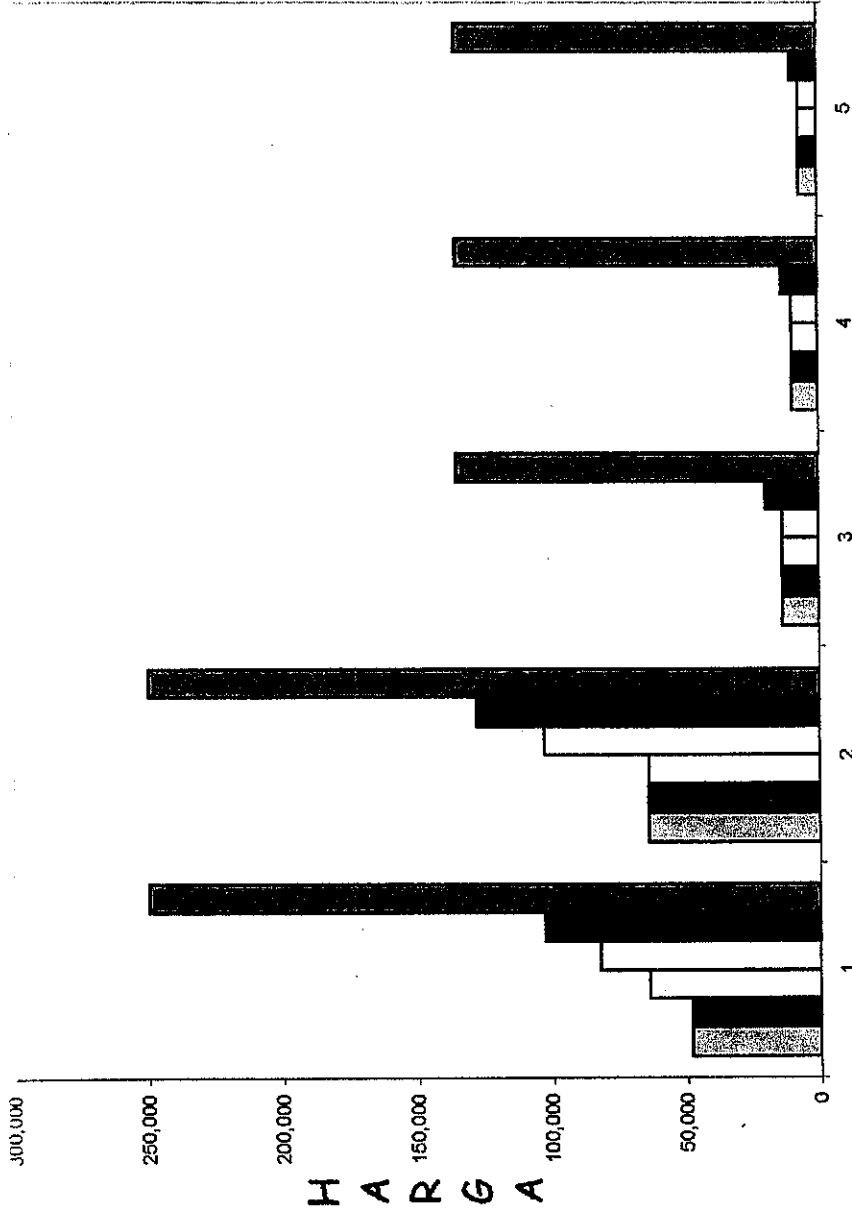
SCALE



LOKASI

SUMBER

BAPPEDA KOTA TEGAL
PROPINSI JAWA TENGAH



POLA HARGA LAHAN DI KELURAHAN MUARAREJA

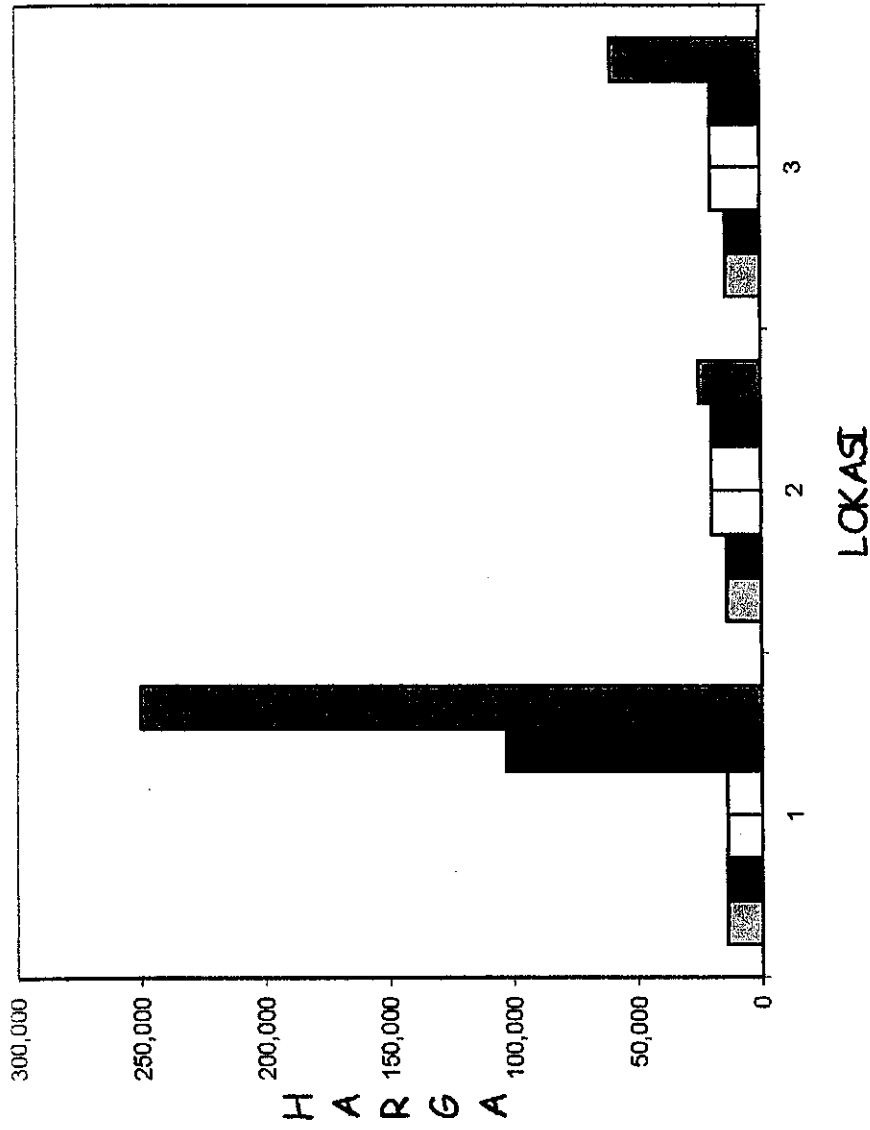
LOKASI	POLA HARGA LAHAN DI KELURAHAN MUARAREJA					NILAI PASARAN 2003	KENAIKAN RATA RATA (%)
	NILAI JUAL OBYEK PAJAK (NJOP)						
	1999	2000	2001	2002	2003		
MUARAREJA							
JL MATARAM	48.000	48.000	64.000	82.000	103.000	250.000	17,40
JL BRAWIJAYA	64.000	64.000	64.000	103.000	128.000	250.000	17,06
TAMBAK I	14.000	14.000	14.000	14.000	20.000	135.000	8,60
TAMBAK II	10.000	10.000	10.000	10.000	14.000	135.000	8,00
TAMBAK III	7.150	7.150	7.150	7.150	10.000	135.000	7,00
							7,90

Sumber data (hasil analisa tahun 2003)

POLA HARGA LAHAN DI KEL. PESURUNGAN LOR

KETERANGAN

1. JL MATARAM
2. SAWAH
3. TAMBAK



SKALA
 No. Gambar
 No. Halaman

SCALE
 0 100 200 300 400
 D

143

SUMBER
BAPPEDA KOTA TEGAL
PROPINSI JAWA TENGAH

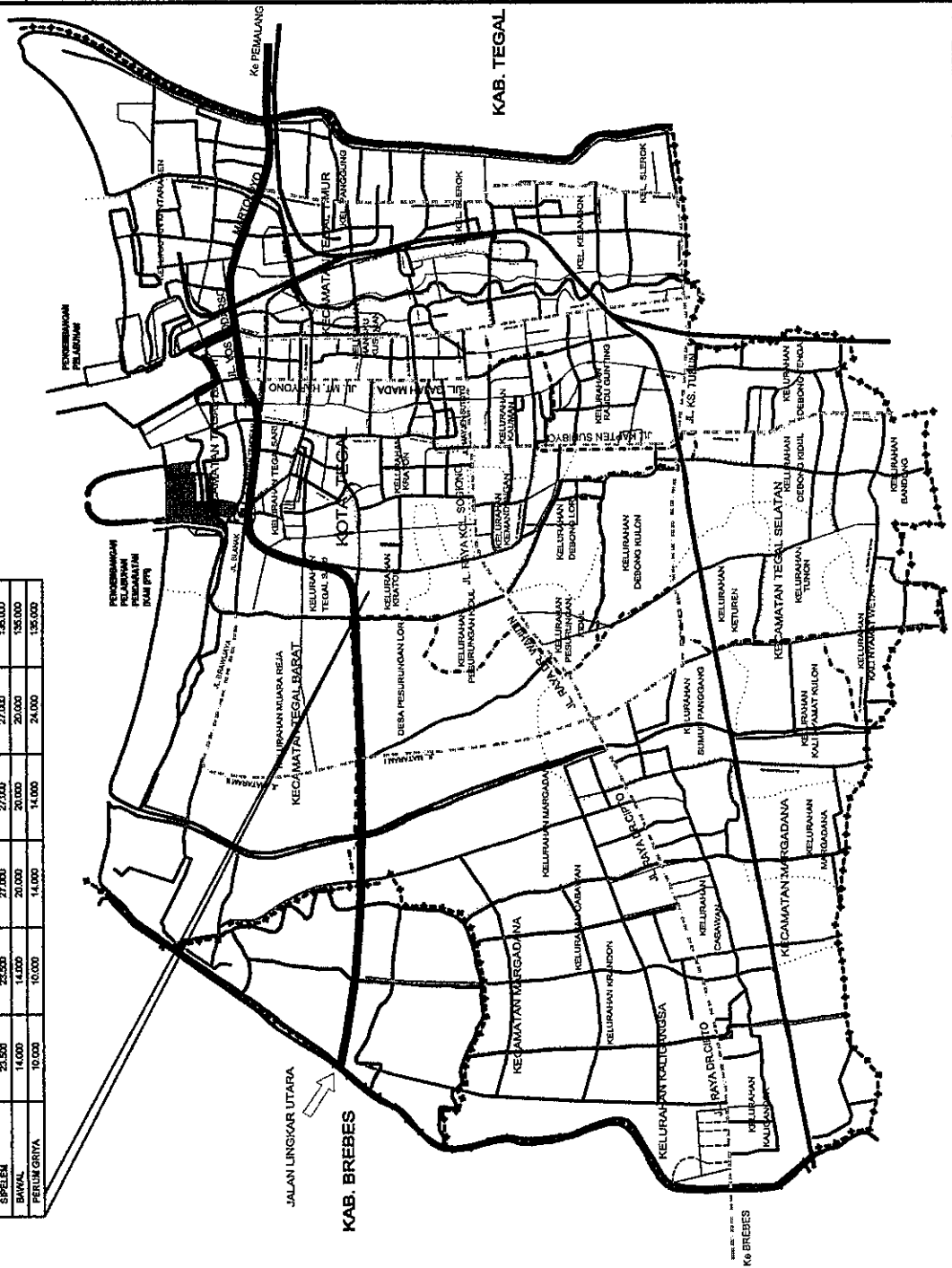
POLA HARGA LAHAN **DI KELURAHAN PESURUNGAN LOR**

LOKASI	POLA HARGA LAHAN DI KELURAHAN PESURUNGAN LOR					NILAI PASARAN 2003	KENAIKAN RATA RATA (%)
	NILAI JUAL OBYEK PAJAK (NJOP)						
	1999	2000	2001	2002	2003		
PESURUNGAN LOR JL MATARAM SAWAH TAMBAK	14.000	14.000	14.000	14.000	103.000	250.000	127,00
	14.000	14.000	20.000	20.000	20.000	25.000	5,00
	14.000	14.000	20.000	20.000	20.000	60.000	40,00

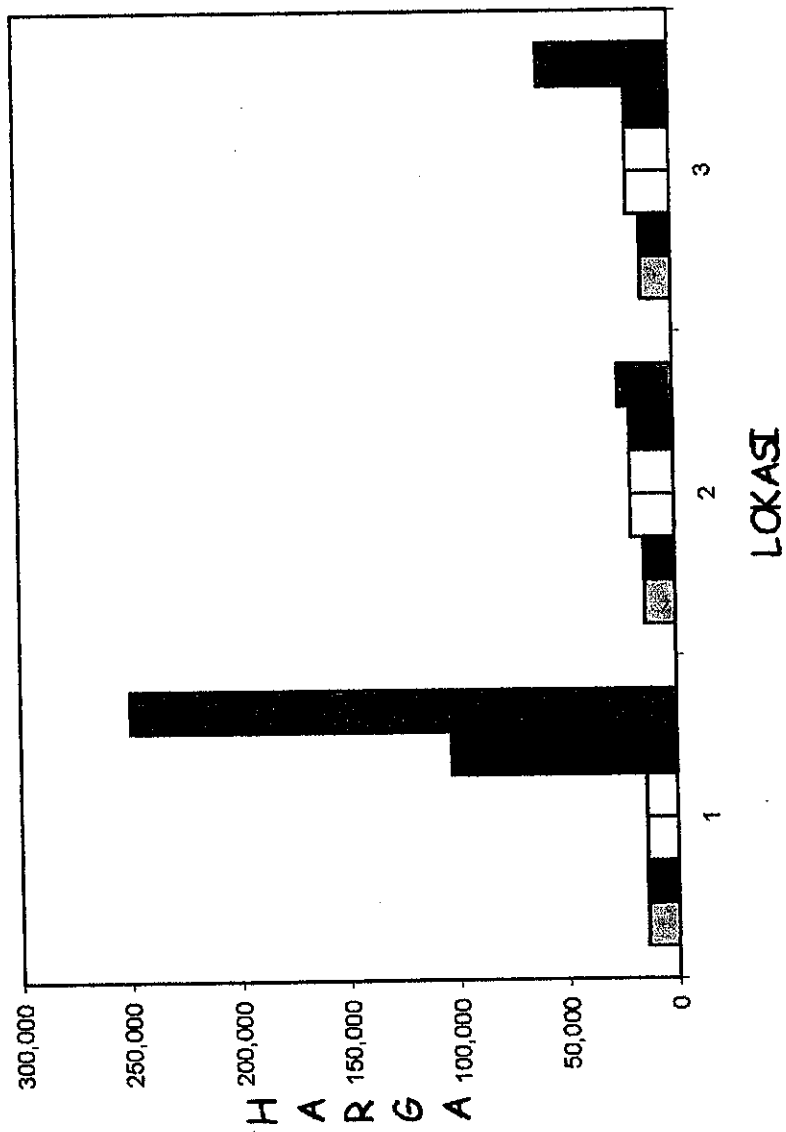
Sumber data (hasil analisa tahun 2003)

TAHUN	KPT. ISMAL		SPELEM		DURAN		PRM. GRITA		SAWAH-1		SAWAH-3		SAWAH-4-5		SAWAH-6-7	
	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
JL. KUTEN SIMAL	280.000	280.000	335.000	465.000	537.000	537.000	537.000	537.000	537.000	537.000	537.000	537.000	537.000	537.000	537.000	537.000
DURAN	200.000	200.000	245.000	285.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000
SPELEM	35.000	35.000	45.000	55.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000
BAWAL	45.000	45.000	55.000	65.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000
PERUM GRITA	180.000	180.000	200.000	220.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000
DURAN	45.000	45.000	55.000	65.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000
SPELEM	20.500	20.500	25.500	30.500	35.500	35.500	35.500	35.500	35.500	35.500	35.500	35.500	35.500	35.500	35.500	35.500
BAWAL	14.000	14.000	17.000	20.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
PERUM GRITA	10.000	10.000	12.000	14.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000

PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA UNIVERSITAS DIPONEGORO		TESIS		GAMBAR		POLA HARGA LAHAN WILAYAH STUDI		KETERANGAN		SKALA No. Gambar No. Halaman		SUMBER BAPPEDA KOTA TEGAL PROPINSI JAWA TENGAH	



POLA HARGA LAHAN DI KELURAHAN MARGADANA

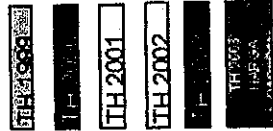


GAMBAR

POLA HARGA LAHAN DI KEL. MARGADANA

KETERANGAN

1. JL. MATARAM
2. SAWAH
3. TAMBAK



SKALA

No. Gambar
No. Halaman

SCALE
0 100 200 300 400

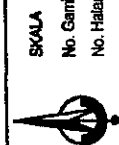
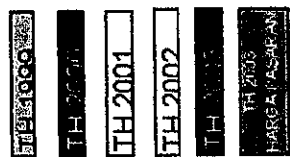
142

SUMBER

BAPPEDA KOTA TEGAL
PROPINSI JAWA TENGAH

KETERANGAN

1. SAWAH
2. TAMBAK



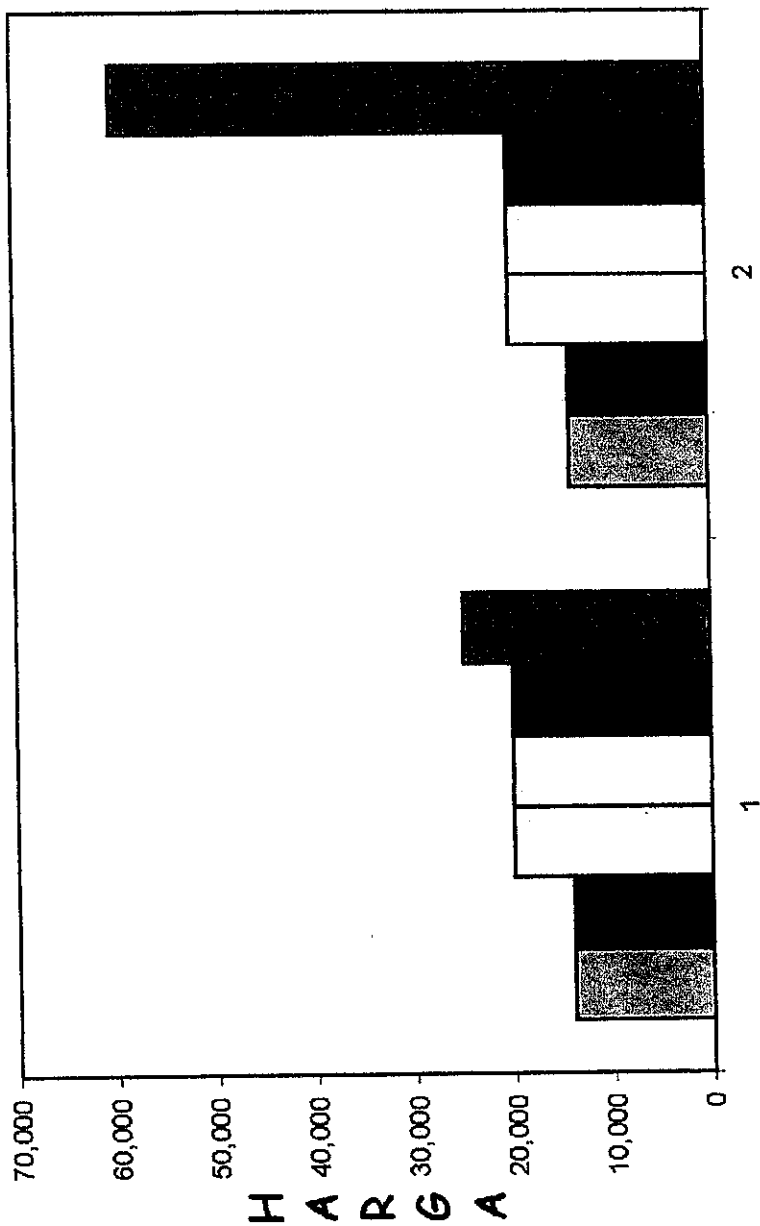
SKALA
No. Gambar
No. Halaman

SCALE
0 100 200 300 400

141

SUMBER

BAPPEDA KOTA TEGAL
PROPINSI JAWA TENGAH



LOKASI

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Dari kajian identifikasi nilai lahan di rencana pembangunan lingkaran utara Kota Tegal yang telah diuraikan didalam bab-bab didepan yang didasarkan melalui hasil survey dan pengamatan di wilayah studi, maka dapat ditarik kesimpulan dari penelitian ini dan sebagai bahan masukan bagi pengambilan kebijakan serta perencanaan-perencanaan program pembangunan di masa-masa mendatang.

V.1 Kesimpulan

1. Terjadi perubahan pengguna lahan di sepanjang rencana jalan lingkaran utara Kota Tegal yaitu dari semula lahan persawahan menjadi lahan permukiman, khususnya di wilayah sebelah timur jalan Mataram.
2. Motivasi menempati lahan disepanjang koridor jalan lingkaran utara menurut persepsi pengguna lahan adalah :
 - Harga pada waktu membeli tanah di sepanjang koridor jalan lingkaran utara masih relatif murah, sedangkan pada saat menjual untuk kepentingan pembangunan Jalan Lingkaran Utara Kota Tegal dengan harga yang sangat tinggi.
 - Tidak jauh dari pusat kota yaitu dengan jarak $\pm 3-10$ Km, lahan produktif, adanya rencana pembangunan Jalan Lingkaran Utara dan memiliki prospek sebagai investasi jangka panjang cukup baik.
 - Sebagian pemilik lahan menempati dengan motivasi untuk mencari keuntungan yaitu pada saat membeli lahan dengan nilai yang cukup murah,

tetapi pada saat ditawarkan untuk pembangunan jalan lingkar utara dengan harga yang relatif tinggi.

3. Pola harga lahan di sepanjang koridor rencana pembangunan jalan lingkar utara Kota Tegal terjadi kenaikan disebabkan karena harga jual – beli antara penggunaan lahan dan pembeli tidak mengacu harga dasar lahan yang ditetapkan oleh pemerintah (NJOP)
4. Pengaruh keberadaan rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara terhadap nilai lahan di wilayah studi berhubungan erat dengan keterkaitan lokasi dengan harga lahan, keterkaitan lokasi dengan fungsi lahan, keterkaitan lokasi dengan tingkat produktifitas lahan, keterkaitan lokasi dengan nilai produktifitas pemanfaatan lahan, keterkaitan tingkat produktifitas dengan nilai produktifitas pemanfaatan lahan, keterkaitan lokasi dengan jarak pusat kota, keterkaitan jarak lokasi dengan rencana Jalan Lingkar Utara dan keterkaitan lokasi dengan nilai lahan yang ditawarkan.

V.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian terhadap identifikasi nilai lahan disepanjang koridor rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal khususnya yang berhubungan dengan penyediaan tanah untuk pembangunan kepentingan umum maka beberapa rekomendasi yang mungkin dapat untuk dipertimbangkan berkaitan dengan rencana pembangunan kota di masa-masa mendatang yaitu :

1. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut lagi khususnya untuk penyesuaian penetapan wajib Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) dilapis kedua kepemilikan lahan disepanjang rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Tegal akibat

adanya perubahan nilai lahan yang sangat tinggi, sebagai bahan untuk pengambilan kebijakan pemerintah dimasa datang.

2. Instansi yang berwenang menangani terhadap perijinan dan administrasi pertanahan supaya dapat mengendalikan terjadinya perubahan-perubahan pengguna lahan dan pola harga lahan.

DAFTAR PUSTAKA**A. Kelompok Buku**

- Abubakar, Iskandar. 1995. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Arthur B. Gallion, Simon Eisener 1992," *Pengantar Perancangan Kota, Desain dan Perencanaan Kota .(terjemahan)*", 1990, Erlangga, Jakarta.
- B.N. Marbun, 1990 *"Kota Indonesia Masa Depan, Masalah dan Prospek"*, Penerbit, Erlangga, Jakarta.
- C.S. Papacostas, P.D. Prevedours, 1993 *"Transportation Engineering and Planning"*, , Prentice-Hall International Editions, New York.
- Djoko Sujarto, *"Pilihan Strategis, Suatu Teknik Pengambilan Keputusan dalam Perencanaan Wilayah Kota"*, 2001, ITB, Bandung.
- Ofyar Z. Tamin, 2000 *"Perencanaan dan Permodelan Transportasi"* , Jurusan Teknik Sipil, ITB. Bandung.
- Mochamad Sidarta.1993.*Land Uses and Transportation Policies in The Development of Jakarta. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*. Nomor 8. FTSP-ITB Bandung.
- Susan Kanson, 1986, *"The Geography of Urban Transportation"*, The Guilford Press, New York.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1992 Tentang Perumahan dan Permukiman”, Sekretariat Negara Republik Indonesia, Jakarta.

B. Kelompok Jurnal

Direktorat Tata Kota dan Tata Daerah), 1983 *”Pedoman Perencanaan Lingkungan Permukiman Kota”*, , Yayasan Direktorat Penyelidikan Masalah Bangunan, Bandung.

Direktorat Pembinaan Jalan Kota, 1992 *”Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan”*, Maret, Jakarta.

Ofyar Z. Tamin dan Russ Bona Frazilla.1997.Arah Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Tranportasi. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*.Vol 8 N0.3 FTSP-ITB Bandung.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1992 Tentang Perumahan dan Permukiman”, Sekretariat Negara Republik Indonesia, Jakarta.